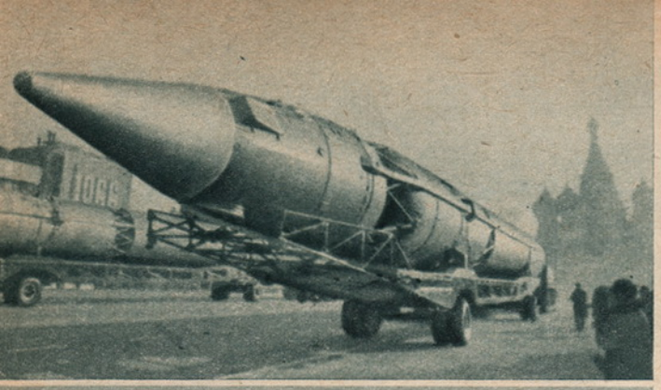
SKRZYDLATA POLSKA

NR 47 (854) ● 19.XI.1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ

Andrzej Szymczak i Wiesław Radziulis, uczestnicy kursu LWP w Aeroklubie Białostockim. Patrz strona 4.
Foto: Z. Kadziewicz



Fragmenty defilady w Moskwie.

PARADA WOJSKOWA PIĘĆDZIESIĘCIOLECIA

7 listopada 1967 r odbyła się na Placu Czerwonym w Moskwie jubileuszowa defilada wojskowa uświetniająca obchody 50 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

Jak stwierdził marszałek K. Moskalenko, na żadnej poprzedniej paradzie nie pokazano takiej obfitości i różnorodności sprzętu bojowego. Tym razem zademonstrowano niemal wszystkie rodzaje i klasy rakiet radzieckich, m. in. rakiety międzykontynentalne. Wszystkie te systemy rakietowe cechuje duża ruchliwość, niezawodność i zasięg działania. W stan gotowości bojowej mogą one być postawione w ciągu kilku sekund. Zasięg rakiet strategicznych jest praktycznie nieograniczony, a przy tym wyróżniają się wielką celnością.

Paradę otworzyły oddziały wojskowe w mundurach historycznych z okresu 50-lecia. Po raz pierwszy od 15 lat na Placu Czerwonym ukazała się konnica. Część historyczną zamknęły samochody pancerne z okresu walk rewolucyjnych.

Pokaz współczesnych wojsk radzieckich rozpoczął przemarsz słuchaczów akademii wojskowych, wśród nich uczelni lotniczych.

Po raz pierwszy pokazane zostały wyborowe wojska powietrzno-desantowe noszące czerwone berety. Wojska te są zdolne nie tylko do działań taktycznych, lecz również strategicznych. Sprzęt bojowy wojsk powietrzno-desantowych był oznaczony godłem: otwarty spadochron z samolotami z boków (patrz zdjęcie).

W defiladzie rakiet pokazano 5 nowych typów tej broni, wśród nich: dwustopniowe rakiety przeciwlotnicze przeznaczone do zwalczania celów na wielkich wysokościowych nawet powyżej 30 km, ruchome zespoły 3 rakiet do niszczenia celów lecących również na małych wysokościach oraz antyrakiety.

Rakiety taktyczne o zasięgu kilkunastu — kilkudziesięciu kilometrów były wyposażone w nowe systemy kierowania programowego, niewrażliwego na jakiekolwiek zakłócenia ze strony przeciwnika. Zademonstrowano też nowe typy pocisków rakietowych dla atomowych okrętów podwodnych, które mogą być wystrzeliwane spod wody i dosięgnąć każdy cel na kuli ziemskiej. Były one wyposażone w głowice jądrowe.

Rakiety balistyczne średniego zasięgu — rzędu kilku tysięcy kilometrów — pokazano również na ruchomych wyrzutniach.

Pokazy zamykały najcięższe międzykontynentalne rakiety strategiczne nazywane również orbitalnymi. Ich zasięg wynosi powyżej 20 tys. km, którą to odległość przebywają w ciągu ok. 40 min. Ich prędkość, nawet przy masie ponad 150 ton, wynosi ok. 8 km/s. Były to różne rakiety 3-stopniowe, wśród nich także pokazane po raz pierwszy kolosy o długości ponad 35 m. Tak potężnej broni nie ma dotąd żadna armia świata, jak stwierdził to komentator wojskowy telewizji radzieckiej.

Defilada wojskowa w Moskwie trwała 1 godzinę i była doskonałym przeglądem potęgi obronnej Kraju Rad. Jak stwierdził marszałek P. Rotmistrow obecnie co czwarty oficer radziecki ma wyższe wykształcenie wojskowe lub specjalistyczne. To też przekonywająco ilustruje imponujący przegląd półwiekowej historii radzieckich sił zbrojnych.

W 50-LECIE WIELKIEGO PAŹDZIERNIKA

● UROCZYSTE OBCHODY W LOTNICTWIE POLSKIM

● ZŁOTE ODZNAKI HONOROWE TPPR dla AEROKLUBU PRL REDAKCJI „SKRZYDLATEJ POLSKI" I DZIAŁACZY LOTNICTWA SPORTOWEGO

CAŁY kraj oddał hołd Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Uroczyste wieczornice, akademie, sesje historyczne, spotkania z działaczami rewolucyjnymi, wystawy poświęcone 50 rocznicy Wielkiego Października odbyły się w całej Polsce, w tym m. in. w organizacjach i instytucjach lotniczych, w jednostkach lotnictwa wojskowego, w aeroklubach i zakładach przemysłu lotniczego. Pod dziesiątkami pomników i tablic pamiątkowych przedstawiciele ludności i lotników złożyli wieńce i wiązanki kwiatów

W siedzibie Zarządu Głównego TPPR w Warszawie odbyła się 4 listopada br. uroczysta akademia i koncert z okazji 50-lecia Wielkiej Rewolucji Październikowej. Akademię poprzedziło wręczenie Złotej Odznaki Honorowej Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej i dyplomu dla Aeroklubu PRL za zasługi w krzewieniu przyjaźni między narodami Polski i Związku Radzieckiego. W spotkaniu w sali Prezydium ZG TPPR uczestniczyli m. in. wiceprzewodniczący ZG TPPR min. Ferdynand Herok oraz aktyw społeczny Towarzystwa. Wręczając złotą odznakę i dyplom, wiceprzewodniczący ZG TPPR podkreślił wieloletni udział Aeroklubu PRL w organizacji szeregu imprez z okazji Dnia Kosmonauty Radzieckiego, a w szczególności inicjatywę w organizacji I Ogólnopolskich Zawodów Rakiet Amatorskich, które od 1962 roku zainaugurowały coroczne zawody, nie tylko ogólnopolskie ale i międzynarodowe.

Ponadto zostały przyznane odznaki indywidualne dla prezesa Aeroklubu PRL **Stefana Antosiewicza** oraz pracowników Biura ZG APRL, działaczy społecznych TPPR: **Bronisława Arabskiego, Bolesława Łabno, Zdzisława Szajewskiego i Andrzeja Trzcińskiego.** Również działacze Aeroklubu Krakowskiego, organizatorzy doświadczalnego ośrodka rakietowego: **Jan Bryniarski, Adam Markowski i Ireneusz Pudełko** otrzymali to zaszczytne wyróżnienie.

Również w lokalu redakcji „Skrzydlatej Polski" odbyła się 9 listopada br miła dla naszego zespołu redakcyjnego uroczystość. Zarząd Główny TPPR nadał redakcji Złotą Odznakę Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej i dyplom za zasługi w krzewieniu przyjaźni między narodami Polski i Związku Radzieckiego. W imieniu Zarządu Głównego TPPR odznakę i dyplom wręczył na ręce redaktora naczelnego „Skrzydlatej Polski" mgr. Jerzego R. Koniecznego sekretarz Zarządu Stołecznego TPPR mgr Czesław Pasoń. Podkreślił on przy tej okazji wieloletni udział redakcji we współpracy z Towarzystwem zarówno z Zarządem Stołecznym, jak i Głównym TPPR, w organizacji szeregu imprez oraz popularyzacji lotnictwa i astronautyki Związku Radzieckiego.

W czasie uroczystości wręczenia „Skrzydlatej" złotej odznaki i dyplomu TPPR obecni byli m. in. sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk pil. mgr Arnold Juniter, dyrektor Wydawnictw Komunikacji i Łączności mgr inż. Jan Pląskowski oraz zastępca dyrektora WKiŁ Józef Grudziński.

(y-a)

Na zdjęciu: Wiceprzewodniczący ZG TPPR min. Ferdynand Herok dekoruje odznaką Bolesława Łabno. Obok stoi Jan Bryniarski, również odznaczony.

Foto: St. Jaśko

UWAGA CZYTELNICY POSIADAJĄCY KREWNYCH LUB ZNAJOMYCH ZA GRANICĄ!

Wobec licznych zapytań informujemy osoby zainteresowane, że prenumeratę naszego pisma ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, nr konta PKO 1-6-100 024.

Cena prenumeraty w roku 1968 wynosi:

kwartalnie	zł 36,40
półrocznie	zł 72,80
rocznie	zł 145,60

Prenumeratę zgłoszoną do dnia 10 danego miesiąca, BKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Ponadto BKWZ „Ruch" przyjmuje zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę wszystkich dzienników i czasopism ukazujących się w Polsce.

„PARYŻ—WARSZAWA BEZ WIZY" WKRÓTCE NA EKRANACH

PO dłuższej przerwie znowu będziemy oglądać w kinach nowy fabularny film polski o tematyce lotniczej, pod tytułem „Paryż—Warszawa bez wizy". Jest to film przygodowy, czarno-biały, szerokoekranowy, którego scenariusz został napisany na podstawie książki Kazimierza Sławińskiego pt. „Powietrzne awantury", książki, której obszerne fragmenty publikowaliśmy na łamach naszego tygodnika.

Akcja filmu, ujęta we współczesne ramy, toczy się tuż po wojnie, gdy polskie porty lotnicze były w ruinach, gdy brakowało personelu latającego, technicznego, a także sprzętu. Z pomocą odbudowującemu się lotnictwu komunikacyjnemu przychodziło lotnictwo wojskowe.

Uroczysta premiera filmu odbędzie się 21 listopada br. w kinie „Skarpa" w Warszawie. Film wchodzi również na ekrany kin „Palladium", „Luna", „Sawa". Dozwolony jest od 11 lat.

Scenariusz: Kazimierz Koźniewski, reżyseria: Hieronim Przybył, zdjęcia: Stanisław Loth, muzyka: Waldemar Kazanecki.

Wykonawcy: Janotta — Mieczysław Kalenik, Elżbieta — Pola Raksa, Lenciak — Mieczysław Czechowicz, Kotowicz — Jerzy Turek, Lipiński — Marian Łącz, ambasador — Józef Nowak oraz inni.

Produkcja: ZRF RYTM, 1967. Kierownik artystyczny zespołu: Jan Rybkowski (m).

Na zdjęciu: Fragment filmu.

POSIEDZENIE KOMISJI SPADOCHRONOWEJ APRL

KOLEJNE posiedzenie Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL odbyło się 4 listopada br. w Warszawie, pod przewodnictwem ppłka pil. mgra Jerzego Świątka. Na porządek dzienny komisji złożyły się: informacje o udziale polskiej ekipy w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych o puchar „Złotych Piasków", propozycje w sprawie zmian regulaminu Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski", uwagi i wnioski do „Regulaminu Kadry Narodowej Lotnictwa Sportowego" oraz informacje o realizacji uchwał Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL.

W jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika podamy zmiany do regulaminu Całorocznych Zawodów Spadochronowych, prowadzonych przez „Skrzydlatą Polskę", które zostały zaakceptowane przez Komisję Spadochronową Aeroklubu PRL i które będą obowiązywały przede wszystkim tych skoczków, którzy pragną uczestniczyć w kolejnych XIII Spadochronowych Mistrzostwach Polski. Będą one nadal jedynymi eliminacjami do mistrzostw Polski, tak juniorów jak i seniorów. Zawody Całoroczne wraz z eliminacjami zakończą się 31 maja 1968 roku.

(m).

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W 1 Pułku** Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" gościł korespondent „Izwiestii" w Polsce, Jurij Ponomarienko, który z okazji obchodów 50 rocznicy Rewolucji Październikowej spotkał się z kadrą i aktywem młodzieżowym jednostki. Ponomarienko jest pilotem frontowym, uczestnikiem walk o wyzwolenie Polski, b. porucznikiem Wojska Polskiego.

★

● **W dniu Święta Zmarłych**, 1 listopada br., konsul generalny PRL w Londynie, Tadeusz Martynowicz oraz zastępca attache wojskowego, lotniczego i morskiego, płk pil. Czesław Tanana, złożyli wieniec u stóp pomnika lotników polskich w Northolt. Wieniec złożyli także przedstawiciele Polonii brytyjskiej.

★

● **Na V Krajowym Zjeździe** Ligi Obrony Kraju, który odbył się 15—16 października br. w Warszawie, dokonano wyboru nowych władz LOK. Na członków Zarządu Głównego wybrano m. in. ministra Komunikacji mgra inż. Piotra Lewińskiego (równocześnie członek Prezydium ZG LOK), wiceministra Komunikacji mgra inż. Stanisława Mroczka i prezesa ZG APRL Stefana Antosiewicza.

★

● **Z okazji** 50-tej Rocznicy Rewolucji Październikowej przedstawiciel „Aeroflotu" w Polsce N. Czernyszew wydał 4 października br. przyjęcie, na które do Domu Kultury Radzieckiej w Warszawie przybyli m. in. przedstawiciele polskiego lotnictwa cywilnego, towarzystw zagranicznych i dziennikarze zajmujący się problematyką lotniczą. Tego samego dnia dziennikarze lotniczy spotkali się na konferencji prasowej z przedstawicielami warszawskiej placówki „Aeroflotu". W spotkaniu wziął udział przedstawiciel Ministerstwa Lotnictwa w ZSRR — A. Dobryszew.

★

● **W Płocku** odbyły się w październiku dwudniowe ćwiczenia Powiatowego Komitetu Obrony, w których wziął m. in. udział Aeroklub Ziemi Mazowieckiej. Samoloty tego klubu wykazały w ramach ćwiczeń m. in. pozorowany nalot na most.

★

● **Po przeszło** czterdziestu latach służby w lotnictwie polskim odszedł na emeryturę płk nawig. Julian Łagowski. Ukończył on Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, służył w 6 pułku lotniczym, walczył w kampanii wrześniowej 1939 r. i służył w lotnictwie polskim na Zachodzie; po wojnie pełnił szereg odpowiedzialnych funkcji w ludowym Wojsku Polskim. Posiada wiele odznaczeń m. in. dwukrotnie Krzyż Walecznych, Virtuti Militari, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski oraz angielskie odznaczenie Distinguish Flying Cross.

★

● **Numer 5** (wrzesień—październik) dwumiesięcznika BIIL (Biuletyn Informacyjny Instytutu Lotnictwa) przynosi na swych łamach szereg interesujących pozycji, m. in.: G. Parfianowicz omawia polskie przyrządy pokładowe; J. Babiejczuk i J. Grzegorzewski piszą o lipcowej paradzie lotniczej w Domodiedowie; A. Glass w drugiej części swego artykułu zastanawia się nad perspektywami rozwoju produkcji lotniczej. W dziale „Opinie pilotów" R. Witkowski pisze o śmigłowcu Bell 47-G2. T. Kostia omawia cenę i koszty eksploatacji samolotu z punktu widzenia konstruktora-projektanta. Z pozostałych pozycji zeszytu warto jeszcze wspomnieć o artykułach: J. Grzegorzewskiego — „Co badają „Kosmosy" w Kosmosie?" i W. Nazarowa — o lotnictwie sanitarnym w Związku Radzieckim.

POLSKA Z LOTU PTAKA

BRANIEWO. Miasto nad Pasłęką w woj. olsztyńskim. Zabytkowe kościoły z XIV i XVIII w., mury i baszty z XIV w., ruiny zamku z XIII w., barokowy ratusz XVIII w. (spalony), spichrze z XVIII w., Miasto częściowo odbudowane ze zniszczeń wojennych. Garbarnie i młyn. Foto: A. Ziemiński

PODRÓŻE POWIETRZNE

W tym Międzynarodowym Roku Turystyki, który dobiega nam już końca, udało się i mnie wybrać w szeroki świat. Ściślej rzecz biorąc, miałem możność polatać współczesnymi samolotami komunikacyjnymi, i to na wcale niebagatelnej trasie przez trzy kontynenty: Europę, Azję i Amerykę Północną. W sumie przeleciałem ponad 24 tysiące km, a w różnych typach samolotów wysiedziałem się ponad 30 godzin. Odwiedziłem porty lotnicze Wiednia, Aten, Rzymu, Frankfurtu nad Menem, Berlina, Ammanu w Jordanii. Byłem w Teheranie, Londynie, a także w Nowym Jorku. Leciałem m. in. „Viscountem -837", DC-8, Boeing'em-707 i nowym Ilem-18.

Widziałem mnóstwo ludzi różnych narodowości, doznałem rozkoszy i niedostatków (a jakże — są i takie) podróży napowietrznej; podziwiałem zręczne i przystojne stewardessy oraz stewardów; patrzyłem z uznaniem na obsługę naziemną lotnisk, oglądałem wielkie, średnie i małe porty lotnicze; a nade wszystko — co najbardziej sobie cenię — powiedziałem z góry (mimo, że latało się przecież przeciętnie na wysokości rzędu 8—10 tysięcy metrów, co praktycznie uniemożliwia jakąkolwiek widoczność gołym okiem) tę naszą kochaną ziemię.

Rzecz jasna, że podróż współczesnymi komunikacyjnymi samolotami odrzutowymi, latającymi na dużych wysokościach z prędkością rzędu 800—900 km/h, pozbawia praktycznie pasażera pięknych widoków krajoznawczych ziemi z góry, zwłaszcza, że często przysłaniają ją chmury, kunsztownie i bajecznie nieraz się układające. Co najwyżej można się na takich wysokościach nasycić w kabinie pełnią słońca. Ale, coś niecoś da się jednak zobaczyć zaraz po starcie czy też przy podchodzeniu do lądowania.

Tak więc i mnie udało się zobaczyć z góry Tatry i rozległy masyw Alp, wielki Londyn i Rzym, brzegi Grecji, niezmierzone wody Oceanu Atlantyckiego i Nowy Jork. To w dzień. A w nocy? Podziwiałem światła stolic niektórych krajów europejskich i azjatyckich; niczym koralowe paciorki lśniły one w czerni nocy. Cudowne to zaiste widoki. Równe szeregi rzęsistych świateł wyznaczają dokładnie ulice, place, oddzielając wyraźnie centrum od przedmieść i obrysowują wyraźnie kontury miasta. Poznać można wyraźnie, czy ma się przed sobą metropolię, czy jakąś małą mieścinę.

Nie da się ukryć. Komunikacja lotnicza na świecie to dziś ogromna potęga. Dzięki niej świat się skurczył, narody zbliżyły do siebie, a szybkie i wygodne przerzucanie się z jednej części świata do drugiej nie jest żadnym problemem. Ludzie korzystają też z tego środka lokomocji często, o czym świadczą miliony przewożonych pasażerów. Prawie dwieście towarzystw lotniczych współzawodniczy ze sobą w usługach, zabiegają o pasażera, prześcigają się w oferowaniu mu jak najlepszych warunków podróży.

Nie sądźcie jednak, że już wszyscy ludzie na świecie podróżują sobie samolotami. Nic bardziej złudnego. Komunikacja lotnicza, wbrew pozorom, jest droga. Pozwalać sobie na nią mogą, jak na razie, przeważnie ludzie zamożni lub ci co podróżują na koszt swych instytucji. Zwiedzanie świata jeszcze drogo kosztuje. Obserwowałem uważnie moich współpasażerów, którzy przemierzali lotnicze szlaki. Kim byli ci ludzie? Wprawdzie był to już październik, ale tzw. turystów lotniczych widziałem mało. Przeważnie handlowcy, kupcy, w ogóle ludzie interesu, dla których szybkość i czas gra ogromną rolę. Sporo przedstawicieli oficjalnych różnych krajów. Większość ludzi podróżowała w ramach popularnych tak u nas delegacji służbowych, załatwiając wiele różnorodnych spraw dla samych instytucji, organizacji czy w ogóle administracji państwowej. Tu i ówdzie spotkać można było oczywiście ludzi podróżujących prywatnie, ale od razu rzucała się w oczy ich zamożność.

Mimo, że transport lotniczy cieszy się coraz większą popularnością, a liczba podróżujących samolotami sięga milionów i z każdym rokiem rośnie, korzysta z tego środka lokomocji stale jeszcze ograniczona ilość ludzi.

ECHA LOTNIA

Dość powiedzieć, o czym mówią statystyki, że w Europie 90 procent ogółu mieszkańców jeszcze nie podróżowało samolotami, co zapewne musi dziwić, jeżeli się zważy, że rocznie na europejskim kontynencie przewozi się ok. 200 milionów pasażerów. W Stanach Zjednoczonych, gdzie transport lotniczy jest niezwykle popularny, ponad 60 procent ogółu mieszkańców USA również nie podróżowało jeszcze samolotami. Wniosek z tego oczywisty: z komunikacji lotniczej korzysta stale jeszcze nieliczna grupa ludzi, w stosunku do ogółu ludności. Z racji swych spraw zawodowych i służbowych lub zamożności podróżuje ona samolotami często i stąd te wielkie liczby milionów przewożonych pasażerów. Rzecz oczywista, że grupa tych podróżnych stale się rozszerza, chociaż nie w tempie takim szybkim, jak by się to nam wydawać mogło.

Podróżując na wielkich szlakach lotniczych, daje się zauważyć wielką troskę towarzystw lotniczych o komfort podróży i jej atrakcyjność. Pasażer nie ma prawa się nudzić; o to już stewardessy, które uwijają się jak mogą (a robią to z niezwykłym wdziękiem i nigdy nie schodzącym z twarzy uśmiechem), aby uprzyjemnić podróż. Trzeba powiedzieć, że to się liczy i robi na podróżnych wrażenie, a różne miłe, drobne pamiątki i upominki otrzymane w samolocie pozostawiają dobre wspomnienie i zachęcają do dalszej podróży samolotem tego towarzystwa. Niektóre linie lotnicze wprowadziły już nawet kino w samolotach. Nawet więc wielogodzinna podróż samolotem nie może i nie powinna znużyć.

Cóż z tego. Jeszcze nie każdy lata, kto chce. Podróż lotnicza jest dla większości jeszcze problemem, podobnie jak stale jeszcze problemy współczesnej komunikacji lotniczej są trudne i niezwykle złożone, mimo dynamicznego rozwoju.

Ikarus

U PROGU LOTNICZEJ KARIERY

AEROKLUB Białostocki w dniu 11. X. br., jako pierwszy w kraju zakończył szkolenie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia. Uprawnienia pilota III klasy otrzymało 29 osób. Wszyscy „elpewiacy" ubiegają się o przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Spełniają się młodzieńcze marzenia o lotnictwie. Droga do kariery lotniczej stoi otworem. W WOSL zdobędą tytuły inżynierów i stopnie wojskowe. Są już pilotami, ale dalsza droga — to ciągłe wzbogacanie wiedzy i umiejętności, to dalsze lata pracy. Tego wymaga współczesna technika i życie. Skrzydlaci chłopcy są ambitni, pełni zapału i na pewno pokonają dalsze trudności.

Białostocki obóz LPW przebiegał pod znakiem pracy i koleżeńskości. Dyscyplina i miła atmosfera — to zasługa kierownictwa: komendanta Jana Jagodzika i szefa wyszkolenia Romualda Dakowicza. Kadra instruktorska ma za sobą jeszcze jeden etap trudnej i odpowiedzialnej pracy. Jej poświęcenie i wysiłek umożliwi szybkie opanowanie przez młodzież trudnej sztuki latania. Instruktorzy piloci Zygmunt Naharnowicz, Jerzy Jewdokimow, Mieczysław Wolak, Ryszard Majkowski, Zbigniew Kulej, Zenon Jewstrad, Janusz Marchwiak i Jerzy Ciepielewski dali z siebie wszystko, aby przekazać młodym swoje doświadczenie i wiedzę.

Szkolenie odbywało się na samolotach „Junak-3". Ofiarna praca personelu technicznego, na czele z Henrykiem Zamanem i Józefem Pawluszem sprawiła, iż sprzęt był niezawodny. Nie zanotowano żadnych awarii i usterek na starcie.

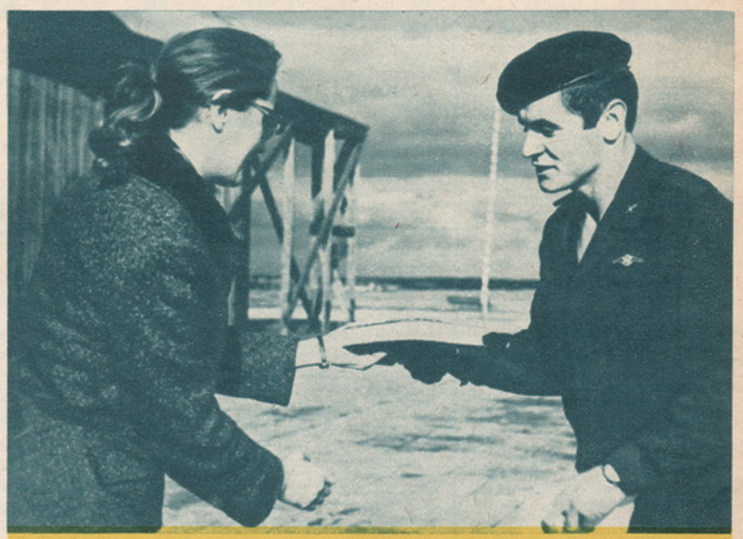
Pomimo nawału codziennych zajęć szkoleniowych uczestnicy kursu znaleźli czas i przepracowali społecznie 400 godzin przy porządkowaniu terenu lotniska, założyli nowe chodniki, uporządkowali trawniki i zieleńce.

Na uroczystość zakończenia kursu LPW przybyli przedstawiciele KW PZPR, Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego, Zarządu Głównego APRL, Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, ZM ZMS i członkowie Zarządu Aeroklubu Białostockiego. Po powitaniach — zbliża się chwila rozdania świadectw. Chłopcy w stalowych mundurach stają w dwuszeregu. Padają nazwiska najlepszych: Ryszard Lewandowski, Marek Rutkowski i Bogdan Dylewski. Za bardzo dobre wyniki w nauce wraz ze świadectwami otrzymali oni nagrody i upominki.

Wszystkim absolwentom LPW życzymy szybkiej kariery w lotnictwie cywilnym i wojskowym.

Pomyślnych wiatrów, skrzydlaci chłopcy!

ZENON KADZIEWICZ



Na zdjęciu u góry: Młodzi piloci przed uroczystością zakończenia kursu. Wyżej: Wiceprzewodnicząca ZM ZMS Gryzelda Lipska wręcza nagrody i upominki najlepszym uczestnikom kursu LPW. Niżej: Prymus kursu Ryszard Lewandowski odbiera świadectwo z rąk mgra A. Grześkiewicza, zastępcy kierownika Wydziału Propagandy KW PZPR w Białymstoku.
Foto: Z. Kadziewicz (3)

PO NARADZIE W POZNANIU

LOTNICTWO POLSKIE JEDEN WIELKI I TYSIĄCE RÓŻNYCH PROBLEMÓW

JAKI jest aktualny stan polskiego lotnictwa, jak wyglądają jego perspektywy i możliwości rozwoju w poszczególnych dziedzinach, co zrobić by przywrócić blask polskim skrzydłom — oto niektóre tylko z zasadniczych pytań, jakie postawiono przed uczestnikami konferencji naukowo-technicznej w Poznaniu.

Konferencja ta odbyła się w końcu października br staraniem Zarządów Głównych Stowarzyszeń — Inżynierów i Techników Komunikacji oraz Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.

Pozycja inicjatorów spowodowała, że problemy naszego lotnictwa w większości wypadków rozpatrywane były przez pryzmat techniki, głównie od strony przemysłu i jego potrzeb. Posłużyli się tu oni m. in. przykładem Czechosłowacji w której w przemyśle lotniczym zatrudnionych jest 29 000 osób, roczna wartość produkcji wynosi 80 milionów dolarów, z czego aż 80% przeznaczone jest na eksport, a wartość produkcji na jednego pracownika wynosi 2 760 dolarów.

A oto, jak referenci oceniają możliwości współpracy przemysłu lotniczego —

z PLL „LOT" „...Przede wszystkim kieruję uwagę na zagadnienie przeprowadzenia generalnych remontów wybranych typów płatowców, silników i elementów wyposażenia przez wytypowanie do tego celu zakładów... Nasz przemysł lotniczy jest w pełni przygotowany pod każdym względem do podjęcia prac rozwojowych nad uruchomieniem już w niedalekiej przyszłości produkcji odpowiedniego, ekonomicznego, niedużego samolotu o udźwigu rzędu 1 600 — 2 000 kG, który zaspokoiłby zapotrzebowanie „LOTu" w tej grupie samolotów, przeznaczonych dla linii wewnętrznych III kategorii.

z Aeroklubem PRL: „...Współpraca między APRL i przemysłem obecnie kształtuje się źle i z obu stron za słabe jest dążenie do jej poprawy... Istnieje, moim zdaniem, pilna potrzeba opracowania realnego i konsekwentnego programu odbudowy produkcji i eksploatacji samolotów w asortymentach potrzebnych aeroklubom, z uwzględnieniem istniejących możliwości eksportowych".

z lotnictwem gospodarczym: „...Na tym odcinku spraw lotniczych potrzebna jest również fachowa i odważna inicjatywa".

z lotnictwem sanitarnym: „...Zespół lotnictwa sanitarnego jest w kraju chyba jedyną dzisiaj zachowaną oazą, która przypomina o pewnej prawdzie, niestety będącej prawdą historyczną, że okresy harmonijnej współpracy między eksploatacją i przemysłem lotniczym były równocześnie okresami najlepszego rozwoju lotniczej myśli naukowej, konstrukcyjnej, rozwoju przemysłu lotniczego jak również okresami największych osiągnięć użytkowników sprzętu lotniczego w Polsce, jak i w innych krajach".

Z tezami zawartymi w referacie generalnym polemizowali, bądź rozszerzali ich tematykę koreferenci oraz liczni dyskutanci. Wśród dwudziestu kilku mówców, szczególną uwagę zwrócił na siebie przewodniczący Komisji Spadochronowej APRL mgr Jerzy Świątek, który słusznie wytknął referentom, że w swoim opracowaniu całkowicie pominęli problemy spadochronowe i balonowe, dwóch tak ważnych, a wciąż jeszcze u nas niedocenianych, dziedzin lotnictwa. Tym bardziej, że import spadochronów kosztuje nas cenne dewizy, a przecież istnieją obiektywne możliwości produkcji nawet eksportowej. Podobnie zaniechaliśmy produkcji balonów, a przecież i one mogą być przedmiotem eksportu.

Wypowiedzi koreferentów jak i uczestników dyskusji znajdą swoje odbicie w dalszych publikacjach, w których wykorzystamy również sprecyzowane na konferencji w Poznaniu wnioski i postulaty. Liczba bowiem problemów absolutnie przekracza możliwości jednego artykułu. Same referaty zgłoszone na konferencję opublikowane przez NOT mają objętość czterech książek. A przecież nie omówiły one wszystkiego. Ot choćby kwestii prototyp — produkcja seryjna w naszym przemyśle lotniczym. Ile można by przecież powiedzieć tylko na temat jednej liczby podanej w koreferacie dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego. Otóż wartość prototypów w przemyśle lotniczym, z wyłączeniem prac dla wojska i szybowców, była trzynaście razy większa(!) niż wartość sprzedanej produkcji...

*

Popołudnie pierwszego dnia konferencji w Poznaniu i cały drugi poświęcone były obradom w sekcjach specjalistycznych, których wyłoniono cztery.

Podstawą dyskusji w sekcjach były zgłoszone referaty — od kilku do dwudziestu kilku w każdej — oraz referaty generalne — sekcyjne, które opracowali:

dla I sekcji mgr inż. Jerzy Świdziński na temat „Projektowanie i budowa statków powietrznych",

dla II sekcji mgr inż. Mieczysław Sikorski — „Zastosowanie i użytkowanie statków powietrznych",

dla III sekcji Jerzy Rybarski — „Organizacja i zabezpieczenie ruchu lotniczego" oraz

dla sekcji IV doc. inż. Zdzisław Łopatek i mgr inż. Zdzisław Hyla — „Budowa i utrzymanie lotnisk".

Podobnie jak w czasie obrad plenarnych, wymiana poglądów w sekcjach specjalistycznych była bardzo ożywiona — wypowiedziało swoje zdanie kilkadziesiąt osób.

Dyskusja zresztą toczyła się w dalszym ciągu w czasie przerw w naradzie i jeszcze później, w hotelowych pokojach. Trudno się dziwić, bo tematyka konferencji dla tych działaczy lotniczych, którzy spotkali się w Poznaniu, była pasjonująca. A że gdzie dwóch Polaków, tam trzy zdania, więc tematów nie brakowało...

Ostatni dzień, świąteczny już, konferencji przeznaczony został na zwiedzanie lotniska Ławica oraz wycieczkę krajoznawczą. Postawiła ona wykrzyknik przy pochwałach pod adresem inspiratorów i organizatorów poznańskiego lotniczego rendez vous.

JERZY POMIANOWSKI

Śmigłowiec M-2 „Marabut" o wszechstronnym zastosowaniu — to jedno z osiągnięć polskiego przemysłu lotniczego w ostatnim okresie. Foto: A. Ziemiński

wiązań z kontrahentami. Wiadomo również, że na naradach tego typu nic się nie załatwi, poprawi od ręki. Jest to tylko szeroka wymiana poglądów, możliwość przedstawienia różnych punktów widzenia.

Stwierdzenia te jednak w niczym nie umniejszają korzyści i pożytku z poznańskiego spotkania lotniczych działaczy, spotkania pierwszego w tej skali od Wyzwolenia.

Obrady zaczęły się od referatu generalnego na temat „Stan i kierunki rozwojowe polskiego lotnictwa", który przygotowali mgr inż. Tadeusz Chyliński i mgr inż. Andrzej Glass. Autorzy referatu sięgnęli po interesujące dane, nie zawahali się przed sprecyzowaniem jednoznacznych ocen, wykazując przy tym i obiektywizm i wysoką znajomość przedmiotu, przedstawili wreszcie warunki, które powinny być spełnione, by techniczne i ekonomiczne efekty produkcji przemysłu lotniczego osiągnęły poziom, odpowiadający przeciętnym właściwym i charakterystycznym wskaźnikom analogicznej działalności produkcyjnej w innych krajach.

V SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI W AKROBACJI ZESPOŁOWEJ

Powyżej: Efektowna różyczka w wykonaniu „Warszawskiej trójki", samolotowego mistrza Polski w akrobacji zespołowej na rok 1967. Poniżej: Członkowie mistrzowskiego zespołu: Tadeusz Pawlikowski, Zdzisław Dudzik (pilot prowadzący) i Waldemar Kwiatkowski. Wszystkie zdjęcia: Henryk Kucharski

MISTRZOWSKI TYTUŁ DLA „WARSZAWSKIEJ TRÓJKI"

PIERWSZEGO jubileuszu doczekały się zawody w akrobacji zespołowej. W tym roku rozegrano je bowiem po raz piąty z kolei. Cieszyć się więc należy, że ten, zresztą bardzo atrakcyjny i widowiskowy, rodzaj sportu lotniczego zyskał sobie nie tylko prawo obywatelstwa w ogólnopolskim kalendarzu imprez, ale również odpowiednio wysoką rangę, jako że zwycięzcy zawodów nagradzani są tytułami mistrzów Polski. Pogratulować należy przy okazji zapału i często pełnej samozaparcia wytrwałości inicjatorom i kontynuatorom, a tym samym propagatorom tej pięknej, godnej ze wszech miar poparcia dyscypliny lotniczej. Należy też życzyć im dalszych sukcesów na polu opanowywania i propagowania, wymagającej najwyższych umiejętności pilotażowych, akrobacji zespołowej.

Krąg ludzi, którym należą się te słowa, jest jednak, niestety, bardzo niewielki. Od pięciu lat, a więc od pierwszych zawodów, spotyka się niemal wyłącznie te same twarze, tak wśród pilotów jak sędziów i działaczy. Wynikiem tego jest rosnący na ogół poziom zawodów i sprawności organizacyjnej. Jednak ilość ludzi mających do czynienia z zespołową akrobacją samolotową zamyka się łącznie zaledwie liczbą kilkunastu osób. Zawody o obecnej randze mistrzostw kraju nie zgromadziły, jak dotąd, większej ilości niż czterech 2—4-osobowych zespołów. I przy tym tak się w większości przypadków składa, że zespoły organizowane lub reorganizowane są w ostatniej chwili. A jeśli nawet nie, to tzw. obiektywne przeszkody powodują, że zespół staje na starcie zawodów bez większego lub co najmniej odpowiednio solidnego treningu. To, iż zespoły te kręcą akrobację w miarę przyzwoicie, a czasami nadspodziewanie dobrze, zapisać należy na konto bardzo wysokich umiejętności indywidualnych poszczególnych pilotów.

Do głównych przeszkód w rozwoju akrobacji zespołowej zaliczyć trzeba (poza nielicznymi, chlubnymi wyjątkami): brak samolotów, trudności w systematycznym zbieraniu się zespołu na wspólny i odpowiednio intensywny trening, brak odpowiedniej ilości pilotów-nauczycieli (instruktorów) akrobacji zespołowej, brak — resursów, dopingu, pomocy, sprzyjającej atmosfery i zainteresowania, zniechęcenie wreszcie itp. Nietrudno też zauważyć, że brak w tej dziedzinie twarzy pilotów młodych. W sumie wyłania się obraz niewesoły: nie stać nas, jeśli już nie na kilkanaście, to nawet na około dziesięć zespołów akrobacyjnych.

Taki obraz dyktują fakty. Chcemy jednak być optymistami. Mając pewne rozeznanie w stanie osobowym kadry i pilotów poszczególnych aeroklubów, wierzymy, pomimo wszystkie trudności, że takie ośrodki, poza tymi, które już mają zespoły, jak Łódź, Kraków, Wrocław, Jelenia Góra, Zielona Góra, Szczecin, Gdańsk, Bydgoszcz, Inowrocław, Białystok i inne, stać na zorganizowanie co najmniej dwuosobowych, jeśli nie liczniejszych, samodzielnych samolotowych zespołów akrobacyjnych.

Dodać tu trzeba, że Aeroklub PRL pragnie zainteresować akrobacją zespołową większą niż dotąd

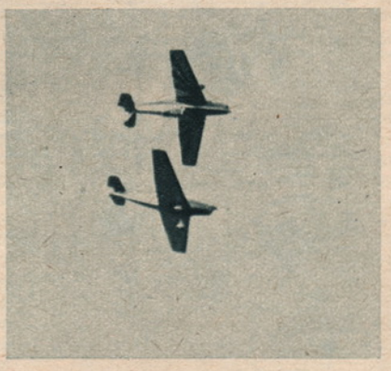
WIĄZANKA DOWOLNA ZWYCIĘZCÓW

1–3. Pętla w klinie; 4. Pojedyncze zawroty do kolumny; 5. Pojedyncze wywroty sterowane; 6. Pętla w kolumnie; 7–9. Pętla z beczką szybką w górnym położeniu; 10–11. Przewrót w kolumnie; 12. Zawrót w kolumnie; 13. Zbiórka w szyku klin z zakrętu na 180 stopni; 14. Pętla w klinie; 15. Przejście do szyku ławą; 16. Różyczka w szyku ławą – zawrót i zwroty bojowe; 17. Dwa okrążenia w kolumnie dwa razy 360 stopni; 18. Zbiórka do szyku ławą do zakrętu na 180 stopni; 19. Przejście do szyku etażerka; 20. Okrążenie 360 stopni w szyku etażerka; 21–23. Pętla w kolumnie; 24. Zawrót w kolumnie; 25. Wywrót szybki w kolumnie; 26. Beczki sterowane na wznoszeniu; 27. Beczki szybkie.

WYNIKI V SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI W AKROBACJI ZESPOŁOWEJ WARSZAWA – 14 PAŹDZIERNIKA 1967 R.

Miejsce	Zespół	Konkurencje I obowiązkowa	Konkurencje II obowiązkowa	Konkurencje III dowolna	Ogółem punktów
1.	WARSZAWA	672,7	701,8	1 353,0	2 727,5
2.	ŚLĄSK	593,7	660,4	1 264,2	2 515,3
3.	ŚWIDNIK	589,3	618,8	1 285,7	2 493,8
4.	RZESZÓW	284,0	455,4	827,0	1 566,4

Zdobywcy drugiego miejsca, zespół „ŚLĄSK": Wacław Kozielski (pilot prowadzący), Bogusław Januszewski i Felicjan Kawala. Wraz z nimi — mechanik ekipy, st. technik Mieczysław Patoła.



Zdobywcy trzeciego miejsca — bracia Stanisław i Ryszard Kasperkowie (ŚWIDNIK) w powietrzu (z lewej) i na ziemi (z prawej).

Zespół RZESZÓW: A. Schabowski (pilot prowadzący), Wł. Bąk (mechanik), M. Złamaniec i R. Przepióra.

Mechanicy mistrzostw: St. Godlewski, Wł. Bąk, Z. Skóra, H. Woźniakowski i M. Książek.

ilość aeroklubów regionalnych. W związku z tym poszczególne aerokluby, jak poinformowano nas w dziale wyszkolenia Zarządu Głównego APRL, które mają odpowiednio zaawansowanych pilotów i pragną stworzyć zespół akrobacyjny, mogą liczyć na pomoc sprzętową i resursową. Właśnie pod kątem zachowania dotychczasowych i tworzenia nowych zespołów akrobacyjnych będą rozdzielone między aerokluby samoloty Jak-18 (6 sztuk), otrzymane z NRD w drodze wymiany za samoloty CSS-13.

Mamy więc nadzieję, że wielka lotnicza sztuka, jaką jest niewątpliwie akrobacja zespołowa, zaświeci już w najbliższych latach nowym blaskiem, chociaż zdajemy sobie sprawę, że do wielkich sukcesów w tej dziedzinie droga nie będzie łatwa.

Od tych, podyktowanych jubileuszem, rozważań natury ogólnej przejdźmy jednak do krótkiego omówienia V Samolotowych Mistrzostw Polski w Akrobacji Zespołowej, zorganizowanych w bieżącym roku przez obchodzący swe 40-lecie Aeroklub Warszawski. Na Gocławiu stawiły się cztery zespoły: ŚLĄSK (W. Kozielski, F. Kawala, B. Januszewski) na Zlinach-26; ŚWIDNIK (St. i R. Kasperkowie) na Zlinach-26; RZESZÓW (A. Schabowski, M. Przepióra, M. Złamaniec) na Jakach-18 i WARSZAWA (Z. Dudzik, T. Pawlikowski, W. Kwiatkowski) na Jakach-18. Nazwiska te znane są naszym Czytelnikom z obszernych opisów poprzednich zawodów, jako że wszyscy z wymienionych, oprócz W. Kozielskiego, który zastąpił w ostatniej chwili E. Mikołajczyka, stawali wielokrotnie w szranki rywalizacji zespołów akrobacyjnych. Nie można też nic odkrywczego powiedzieć o zestawie wykonywanych figur i wiązanek.

Na mistrzostwa, rozegrane w ciągu jednego dnia, co jest niewątpliwym sukcesem organizacyjnym, składały się trzy wiązanki (konkurencje): dwie nakazane i dowolna. **Zwycięstwo, i to zdecydowane, odniosła najlepiej przygotowana do mistrzostw „Trójka warszawska", prowadzona przez Zdzisława Dudzika.** Mistrzowski zespół wygrał konkurencje obowiązkowe, a w dowolnej zademonstrował urozmaiconą i składającą się aż z 27 figur wiązankę, której wykonanie najwyżej zostało ocenione przez sędziów (średnia ocena figur ok. 8,5 pkt. na 10 możliwych).

Zaciętą walkę o drugie miejsce stoczyły zespoły ŚLĄSKA i ŚWIDNIKA. Dramatyczna była szczególnie rywalizacja w konkurencji dowolnej. ŚLĄSK „zgubiło" niezmieszczenie się w czasie, co w konsekwencji przyniosło mu zerowe konto za ostatnie 5 figur ambitnej, 26-figurowej wiązanki. Średnia ocena zaliczonych figur wynosiła ok. 7,5 pkt. Trudną, 27-figurową wiązankę dowolną przygotował ŚWIDNIK. Niestety, ambicje czołowych naszych akrobatów indywidualnych nie szły w parze z odpowiednim treningiem. Pomimo tego wykonanie poszczególnych figur ocenione było średnio na ok. 7 pkt. i gdyby nie przewidziane regulaminem (zresztą bardzo słusznie) doliczanie 15 proc. punktów za każdy następny, powyżej dwóch, samolot, zespół ŚWIDNIKA byłby na drugim miejscu. Zdecydowanie słabiej od pozostałych zespołów w jubileuszowych mistrzostwach wypadła ekipa RZESZOWA, inicjatora tego rodzaju zawodów. Ci, dobrzy przecież, piloci nie dysponują w swym aeroklubie kompletem 3 samolotów. Ta i inne przeszkody uniemożliwiły im właściwe przygotowanie się do mistrzostw.

Mistrzostwa odznaczały się sprawną organizacją w przeprowadzeniu konkurencji. Duża w tym zasługa obsługi technicznej i sportowej zawodów oraz komisji sędziowskiej, której przewodniczył ppłk pil. Z. Plezia.

HENRYK KUCHARSKI

*

Niełatwa jest rola organizatora imprezy lotniczej. Doceniamy to w pełni i z prawdziwą radością chwalimy dobrych gospodarzy. Uwagi krytyczne uważamy za przykrą konieczność i zachowujemy w tej mierze jak najdalej idącą powściągliwość.

W przypadku mistrzostw w akrobacji zespołowej, które oglądaliśmy na Gocławiu, nie możemy się jednak powstrzymać od wyrażenia na piśmie pewnych obiekcji. W ciągu krótkiego czasu piloci samolotowi spotkali się trzykrotnie — w Krakowie (mistrzostwa), Gliwicach (akrobacja indywidualna) i ostatnio w Warszawie. Zarówno w Krakowie jak i Gliwicach przyjęcia lotnicze braci nie mogliśmy się nachwalić, używaliśmy superlatywów w wyrażaniu uznania.

I dlatego ze szczerym smutkiem, bośmy przecież warszawscy rodacy, musimy stwierdzić, że stołeczny jubilat lotniczy wypadł bardzo kiepsko na tle Krakowa i Gliwic. Mamy tu na myśli nie lotniczą część imprezy, a wszystko to co wchodzi w zakres pojęcia „gościnność", przede wszystkim wyżywienie i zakwaterowanie. Pracownicy Aeroklubu Warszawskiego i jego kierownictwo poszło tu na całkowitą łatwiznę. Nie należy do tego, naszym zdaniem, włączać działaczy społecznych z sekcji samolotowej AW, ci bowiem włożyli wiele własnego wysiłku w stronę sportową imprezy i zasłużyli na przychylne oceny. Daliśmy temu wyraz, pozytywnie oceniając to co działo się na lotnisku.

Oportunizm personelu AW jest dla nas tym bardziej niezrozumiały, że sprawy bytowe dotyczyły wszystkiego jedenastu zawodników i niewielkiej liczby osób towarzyszących, a ponadto Aeroklub Warszawski dysponuje na miejscu urządzeniami i lokalami, których większość klubów może zazdrościć. Rozumiemy, że szczupłe fundusze, że limity itd. A jednak inni organizatorzy i to przy niepełnej dotacji z centrali (vide Gliwice) potrafią dla dużej grupy ludzi zabezpieczyć wyżywienie bez porównania lepsze. Naprawdę trudno nam się pogodzić z tym, by wielkie straty energetyczne, idące w tysiące kalorii, pilotów wykonujących akrobację zespołową — rekompensować mielonym kotletem czy garstką gulaszu (drugiego dnia) na obiad, a na dodatek niesmacznie przyrządzonych i bez jarzynek, czy też stołówkowym kompotem z jabłek na deser.

O sprawach zakwaterowania wystarczy powiedzieć, że wszyscy spali na wspólnej sali i mieli trudności w korzystaniu z urządzeń sanitarnych (instytucje na terenie których znajdowały się one, na noc zamykały swoje lokale).

Zresztą nie chodzi nam o to, by dzielić włos na czworo, można bowiem różnić się w poglądach na drobiazgi i ktoś może uznać kompot za znakomity. Tym niemniej ocena ogólna jest jednoznaczna. Aeroklub Warszawski nie zadbał, tak jakbyśmy to chcieli widzieć w zasłużonym, 40-letnim klubie — o swych gości na mistrzostwach akrobacji zespołowej.

Można było odnieść wrażenie, może mylne — ale tak to odebraliśmy, iż po jubileuszowych wspaniałościach, po godnych przyjęciach znakomitych gości w czasie okolicznościowych uroczystości, przesyt spowodował, że tych ośmiu pilotów, którzy przylecieli z Polski do stolicy, by walczyć o mistrzostwo w akrobacji zespołowej, po prostu, mówiąc szczerze, zlekceważono. Uznano imprezę za zbyt małą, by przyłożyć więcej starań.

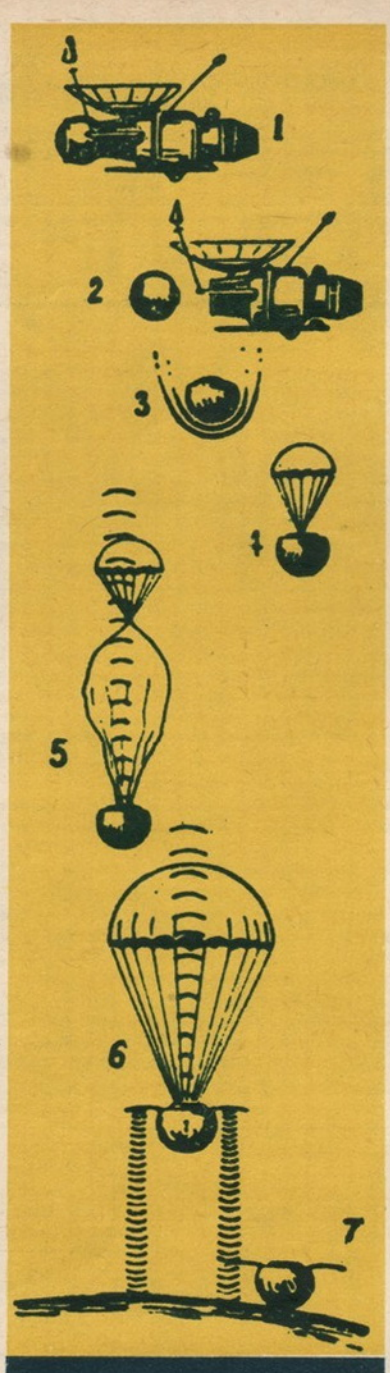
Szczęście, że dobre sędziowanie, sprawne przeprowadzenie konkurencji oraz sympatyczne i ładnie zorganizowane zakończenie (nasza narodowa specjalność) zatarły w pamięci uczestników mniej miłe wspomnienia. (POM).

Do długiej listy pionierskich przedsięwzięć w przestrzeni kosmicznej, uczeni radzieccy dodali jeszcze jedno — najtrudniejsze i najniezwyklejsze, o olbrzymim znaczeniu naukowo-technicznym. W pełnym tego słowa znaczeniu jest to więc wydarzenie epokowe, niosące ze sobą zupełny przewrót w dziedzinie badania ciał kosmicznych w naszym Układzie Planetarnym. Badanie ciał kosmicznych przez teleskopy optyczne czy radioastronomiczne, jest badaniem pośrednim i to z odległości dziesiątków milionów kilometrów, toteż nie wszystkie informacje można na tej drodze uzyskać, jak również ich dokładność niejednokrotnie pozostawia wiele do życzenia.

Przez długie lata zdani byliśmy tylko na obserwacje teleskopowe. Nic dziwnego więc, że wiele poglądów o ciałach naszego Układu Planetarnego ma charakter niepełny, niezbyt dokładny, a nieraz kontrowersyjny. Szczególnie tajemnicza była dla nas planeta Wenus, chociaż ze wszystkich planet zbliża się ona do Ziemi najbardziej (na odległość 40 mln km). Niestety, w jej atmosferze unosi się gęsta powłoka obłoków, toteż do obserwacji dostępna jest tylko część atmosfery ponad obłokami i górna powierzchnia obłoków, a o tym, co się dzieje niżej, można było wnioskować tylko w sposób przybliżony, na podstawie rozważań teoretycznych i nie dających jednoznacznych wyników badań radioastronomicznych. W tej sytuacji nasze poglądy o składzie atmosfery planety, jej rozciągłości i gęstości, ciśnieniu przy powierzchni, charakterze obłoków, a tym bardziej charakterze powierzchni planety i warunkach na niej panujących — miały w gruncie rzeczy cechy przypuszczeń.

Wenus z dawien dawna budziła żywe zainteresowanie planetologów, tym bardziej, że niektórzy z nich przypuszczali, iż panują na niej warunki podobne do tych, jakie były na Ziemi w początkowym okresie jej istnienia, a zatem, że obecnie na Wenus może powstawać życie. Planetologowie od wielu lat marzyli, aby uzyskać możliwość badania planet w sposób bezpośredni. W epoce przedkosmonautycznej marzenia te były oczywiście całkowicie nierealne.

Wysłanie przez uczonych radzieckich w dniu 4 października 1957 r. pierwszego sztucznego satelity Ziemi, a w 15 miesięcy później pierwszej sztucznej planetoidy, przyniosło ze sobą zapowiedź przewrotu. Początkowo jednak aparaty kosmiczne były wykorzystywane tylko do przenoszenia urządzeń obserwacyjnych w bezpośrednie sąsiedztwo badanych ciał, ale nadal wykonywały one jeszcze badania zdalne, a więc pośrednie. Doprowadzenie bowiem do miękkiego lądowania aparatu kosmicznego na powierzchni innego ciała kosmicznego jest nadzwyczaj trudne. Ten niezwykle trudny manewr jako pierwsi zrealizowali w dniu 3 lutego ubiegłego roku uczeni radzieccy, umieszczając na powierzchni Księżyca aparat kosmiczny „Łuna-9" („Księżyc-9").



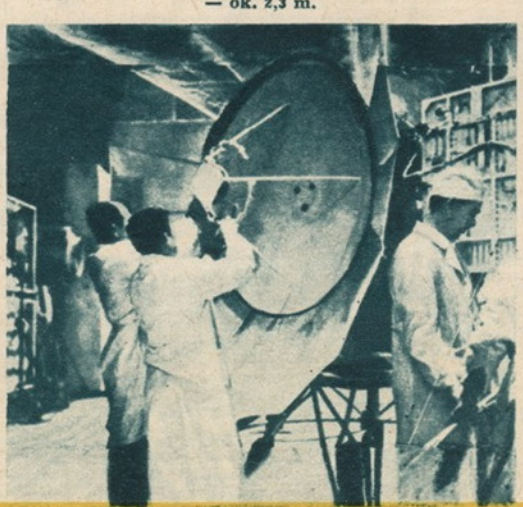
Schemat lotu w atmosferze i lądowania zasobnika stacji „Wenus-4": 1 — nawiązanie łączności radiowej z Ziemią przed rozpoczęciem manewru lądowania, 2 — oddzielenie się zasobnika lądującego od stacji, 3 — hamowanie aerodynamiczne zasobnika, 4 — otworzenie małego spadochronu hamującego, 5 — otworzenie spadochronu głównego i rozpoczęcie przekazywania radiotelemetrycznych danych o atmosferze Wenus, 6 — rozpoczęcie pracy wysokościomierza radiowego oraz pomiary naukowe, 7 — lądowanie.

Umieszczenie aparatu kosmicznego „Wenus-4" na powierzchni planety Wenus w dniu 18 października br. było znacznie trudniejsze dlatego, że spadał on na planetę cztery razy szybciej niż „Łuna-9" na Księżyc. Co prawda dla zahamowania spadku można było wykorzystać opór atmosfery planety, ale jednocześnie stwarzała ona niebezpieczeństwo dla istnienia aparatu, dlatego że przy tak szybkim ruchu opór powietrza powoduje gwałtowne nagrzewanie poruszającego się przedmiotu. Aby uniknąć zbyt gwałtownego wtargnięcia aparatu kosmicznego do atmosfery, został on prawdopodobnie skierowany w ten sposób, że wleciał do atmosfery z kierunku stycznego do jej górnych warstw. Było to oczywiście znacznie trudniejsze do osiągnięcia niż trafienie w jakieś przypadkowe miejsce atmosfery.

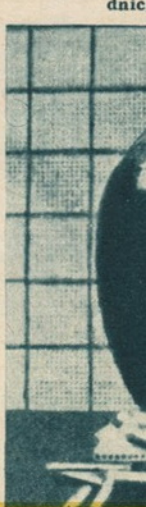
W czasie lotu aparatu kosmicznego „Wenus-4" uczeni radzieccy pobili więc jak się zdaje wszystkie dotychczasowe rekordy dokładności w kierowaniu aparatami kosmicznymi, a dodać tutaj trzeba, że międzyplanetarny aparat kosmiczny musi być w znacznej mierze urządzeniem samonaprowadzającym się na cel, co oczywiście niezmiernie komplikuje jego konstrukcję. Wynika to stąd, że fale radiowe rozprzestrzeniają się zbyt wolno, aby móc służyć za źródło informacji o pozycji aparatu kosmicznego na końcowej części jego trajektorii i za środek umożliwiający jego zdalne kierowanie. Gdy aparat „Wenus-4" zbliżał się do celu, dzieliła go od Ziemi odległość około 80 mln km, a na przebycie tej odległości fale elektryczne potrzebują prawie 270 s. W tym okresie czasu aparat przelatuje jednak odległość przeszło 2 700 km, toteż łatwo zauważyć, że radiotelekierowanie jego ruchem nie jest możliwe. Na każdym odcinku swej liczącej 350 mln km drogi „Wenus-4" zdana więc była tylko na własne siły. Już w odległości kilkudziesięciu tysięcy kilometrów od planety urządzenia orientacyjne aparatu stabilizowały więc prawdopodobnie w odpowiedni sposób jego orientację względem celu, a jednocześnie rakietowy silnik korekcyjny poprawiał prędkość i kierunek lotu w ten sposób, aby aparat wleciał do atmosfery stycznie — na zaplanowanej wysokości.

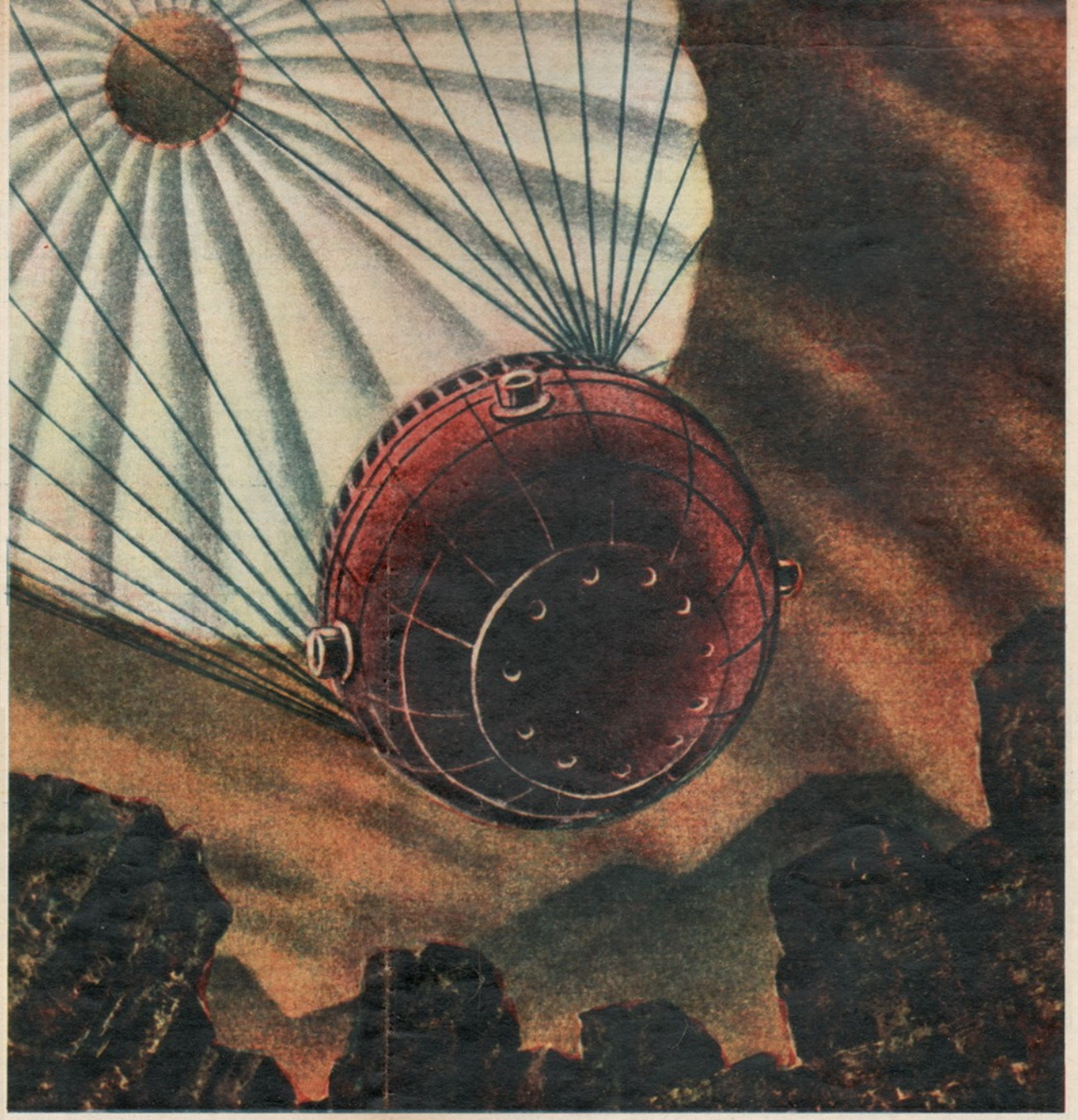
Stacja międzyplanetarna „Wenus-4". Masa stacji wraz z zasobnikiem — 1 150 kg.

Regulacja anten stacji „Wenus-4" Srednica reflektora — ok. 2,3 m.



Kulisty zasobn dnic





NA WENUS!

Herb ZSRR i miniaturowy sztandar, przeniesione przez stację „Wenus-4" na odległą planetę.

cowej fazie jego lotu, a później przekazywanie informacji z powierzchni planety na Ziemię. Szczególnie to ostatnie było nadzwyczaj trudne, gdyż fale radiowe wysyłane z zasobnika musiały przeniknąć przez atmosferę o nieznanej gęstości i nieznanym stanie fizycznym. W ogóle sprawa łączności była nadzwyczaj trudna do rozwiązania. Jak wiadomo bowiem, w dotychczasowych radzieckich aparatach międzyplanetarnych zawodziła właśnie łączność dalekosiężna.

Wyposażenie radiowe aparatu „Wenus-4" było bardzo złożone. W czasie zbliżania się aparatu do planety wysyłał on sygnały radiowe poprzez antenę o niewielkiej kierunkowości, później jednak nadajnik został przełączony na antenę kierunkową, która samoczynnie zwróciła się w stronę Ziemi, co zwiększyło poziom odbieranych na Ziemi sygnałów około 300 razy. Tym samym aparat mógł wtedy przesyłać dużą liczbę informacji. Z chwilą wtargnięcia aparatu do atmosfery nadajnik zamilkł. W jakiś czas później zaczął działać pięć razy słabszy nadajnik zasobnika z przyrządami, który przekazał dane z dolnych rejonów atmosfery Wenus i jej powierzchni. Wszystkie sygnały były odbierane na Ziemi bardzo wyraźnie.

Dane te dotyczyły przede wszystkim atmosfery planety. Okazało się dzięki nim, że składa się ona prawie wyłącznie z dwutlenku węgla, gdyż para wodna i tlen stanowią zaledwie 1,6% atmosfery, a azotu w ogóle nie wykryto. Zgodnie z wcześniejszymi przypuszczeniami okazało się, że atmosfera Wenus jest bardzo gęsta, gdyż ciśnienie jej mieści się w granicach od 15 do 22 atmosfer. Potwierdziły się także wcześniejsze przypuszczenia, że na Wenus jest bardzo gorąco, gdyż zasobnik z przyrządami wykazał, iż temperatura w atmosferze planety mieści się w granicach od 40 do 280°C (przy powierzchni). Oznacza to, że przypuszczenie, iż obłoki planety działają tak jak okno inspektu jest słuszne, czyli że przepuszczają one cieplne promienie słoneczne w kierunku planety, ale nie wypuszczają promieniowania cieplnego planety na zewnątrz. Dane te stanowią pierwsze bezpośrednie i dokładne informacje o atmosferze Wenus, toteż ogromnie posunęły one naprzód naszą wiedzę o tej planecie, rzucając światło na problemy, które przez całe dziesięciolecia stanowiły przedmiot przypuszczeń i sporów naukowych.

Oprócz badań atmosfery planety aparat miał za zadanie badania przestrzeni międzyplanetarnej. Ogółem w czasie czteromiesięcznego lotu łączono się z nim 114 razy i uzyskano od niego wiele cennych informacji naukowych. W czasie seansów łączności była także kontrolowana sprawność aparatu, a w razie potrzeby wykonywana korekta kierunku i prędkości lotu.

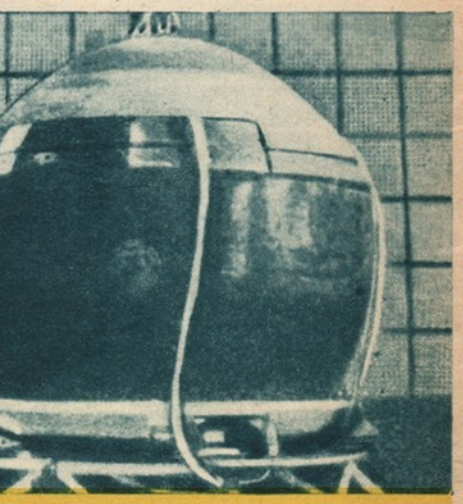
W końcowej fazie przed zbliżeniem się aparatu w bezpośrednie sąsiedztwo Wenus przekazano do niego ostatnie polecenia sterownicze, według których później wykonane zostało automatyczne jego opuszczenie się na planetę. W tym etapie lotu aparat przeprowadził także badania, z których wynika, że Wenus pozbawiona jest pola magnetycznego i stref radiacji.

Zaledwie w dzień później po lądowaniu na Wenus radzieckiego aparatu kosmicznego, koło planety tej przemknął amerykański aparat kosmiczny „Mariner-V" („Żeglarz-V"). Choć przeprowadził on wiele interesujących badań, to jednak na skutek tego, że wykonane one zostały z odległości 4 000 km od Wenus, znaczenie ich jest oczywiście znacznie mniejsze. Dodać należy, że uczeni amerykańscy zamierzają wysłać swój aparat kosmiczny na powierzchnię innej planety dopiero po 1970 r., przy czym celem aparatu „Voyager" („Podróżnik") ma być najpierw planeta Mars. Wyjaśnić tu trzeba, że lądowanie na Marsie jest łatwiejsze niż na Wenus, dlatego że ma on około dwa razy słabsze pole grawitacyjne i rzadszą atmosferę. Na powierzchnię Wenus uczeni amerykańscy wyślą aparat kosmiczny nie wcześniej niż w 1972 r. przy czym lądować on tam będzie bez spadochronów, a więc w sposób mniej dogodny.

Nic więc dziwnego, że uczeni amerykańscy zgodnie przyznają, iż znowu zostali zdystansowani przez uczonych radzieckich. I to jeszcze wyraźniej niż w wielu przypadkach w niezbyt odległej przeszłości. Jednocześnie, co nie zawsze się zdarza, uczeni amerykańscy zgodnie wyrażają się o tym epokowym osiągnięciu ich radzieckich kolegów z niekłamanym podziwem i uznaniem.

Mgr Inż. ANDRZEJ MARKS

ik, który wylądował na Wenus. Sre-
a — ok. 1 m, masa — 383 kg.



Jeżeli punkt styczności przypadnie na zbyt małej wysokości, grozi zbyt gwałtowne hamowanie aerodynamiczne. Przy zbyt wysokim jego usytuowaniu grozi, że aparat przeniknie przez bardzo wysokie rejony atmosfery i poleci dalej w przestrzeń międzyplanetarną. Najprawdopodobniej więc „Wenus-4" była wyposażona w rakietę hamującą, która po zbliżeniu się do planety zmniejszyła prędkość ruchu aparatu i przekształciła go w sztuczny księżyc Wenus.

Jak wiadomo, manewr lądowania sztucznych satelitów Ziemi jest już obecnie dobrze opanowany. Istotną nowość i trudność w przypadku Wenus stanowiło jednak to, że nie znaliśmy parametrów charakteryzujących jej atmosferę, a zwłaszcza jej gęstość i temperatury. Tym samym aerodynamiczny pancerz ablacyjny aparatu kosmicznego musiał mieć na wszelki wypadek grubość obliczoną dla najmniej korzystnych warunków, a konstrukcja aparatu musiała być na wszelki wypadek przewidziana na nadzwyczaj gwałtowne hamowanie i związane z tym wielkie przeciążenia. To, że w niewiadomych w gruncie rzeczy warunkach urządzenia aparatu kosmicznego spełniły swą misję i nie dopuściły do jego zniszczenia przez nagrzewanie aerodynamiczne i przeciążenia, stanowi wymowny dowód mistrzostwa jego konstruktorów.

Z chwilą zahamowania ruchu aparatu przez opór atmosfery dalsze lądowanie było już względnie łatwe i dokonane zostało na samoczynnie rozwijanym spadochronie. Na planecie lądowała tylko część aparatu zawierająca przyrządy naukowe, która odłączyła się od pozostałych, niepotrzebnych zespołów w ostatniej chwili przed wlotem do atmosfery. Zespoły te uległy prawdopodobnie zniszczeniu w atmosferze.

Trudności nie skończyły się jednak na przeprowadzeniu miękkiego lądowania zasobnika z przyrządami na planecie. Niemniej ważną sprawę stanowiło utrzymywanie łączności z aparatem w koń-

Anteny naziemnego ośrodka łączności radiowej ze stacjami kosmicznymi.

REWELACYJNY EKSPERYMENT RADZIECKI W KOSMOSIE

Uczeni radzieccy przeprowadzili niezwykle śmiały eksperyment w przestrzeni kosmicznej, łącząc na orbicie ziemskiej dwa sztuczne satelity ze sławnej serii KOSMOS. Oto w wielkim skrócie przebieg doświadczenia:

W dniu 27 października wyrzucono satelitę „Kosmos" -186, w trzy dni później wystartował satelita „Kosmos" -188. Manewrując w przestrzeni kosmicznej, przy wykorzystaniu silników i elektronicznej aparatury nawigacyjnej, „Kosmos"-186 zbliżył się do satelity „Kosmos"-188 na odległość ok. 300 metrów. W tym czasie oba sputniki znajdowały się na orbitach umożliwiających zbliżenie (pamiętać przy tym należy, iż sputnik lecący bliżej Ziemi porusza się z większą prędkością od sputnika lecącego wyżej). Po pewnym czasie oba sputniki połączyły się, kontynuując wspólny lot. Po rozłączeniu się dwóch sztucznych satelitów jeden z nich wrócił na Ziemię, a następnie sprowadzono i drugiego satelitę. Telewizja radziecka transmitowała film obrazujący połączenie się sztucznych ciał niebieskich oraz manewry zbliżenia i rozłączania.

Pierwsze, całkowicie automatyczne zdalnie kierowane połączenie dwóch satelitów na orbicie ziemskiej jest nowym, ogromnym osiągnięciem nauki i techniki radzieckiej, dokonane — dodajmy — w przededniu 50 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Doświadczenia wykazały możliwość prowadzenia niektórych przedsięwzięć w sposób znacznie pewniejszy, niż to miało miejsce w dotychczasowych lotach załogowych. Przypomnijmy, na jakie trudności natrafiała załoga „Gemini" przy próbach zbliżeniowych z rakietą-celem „Agena". Automatyczne łączenie poszczególnych satelitów może stać się zaczątkiem budowy kosmicznych stacji, które dopiero po wypróbowaniu praktycznym obejmie w posiadanie załoga ludzka. Już dziś jedno jest pewne: automatyczne łączenie satelitów oznaczą dokonanie nowego kroku w opanowaniu Kosmosu.

REKORD W STRATOSFERZE

5 października 1967 r. znany radziecki pilot doświadczalny, Bohater Związku Radzieckiego Aleksander Fiedotow, osiągnął na samolocie E-266 z obciążeniem dwóch ton wysokość 30 010 metrów. Żaden z pilotów na świecie nie dokonał jeszcze podobnego wyczynu.

Wynik radzieckiego pilota o wiele przewyższa oficjalne międzynarodowe rekordy wysokości, ustanowione przez amerykańskich pilotów Heata i Fultona.

Lot Fiedotowa przeprowadzony został zgodnie z wszystkimi odpowiednimi wymaganiami kodeksu sportowego FAI.

Na zdjęciach: Pilot rekordzista A. Fiedotow i jego samolot.

MICHAŁ KOMAROW — NOWY REKORDZISTA

NIEDAWNO radziecki pilot wojskowy, Michaił Komarow, ustanowił nowy wspaniały rekord międzynarodowy. Wykonał on, na lekkim seryjnym myśliwcu przechwytującym, lot po trasie zamkniętej o obwodzie 500 km, osiągając średnią prędkość 2 930 km/h. Całkowity czas lotu wyniósł 10 minut i kilka sekund. Prędkość osiągnięta przez Komarowa przewyższa o niemal 300 km/h dotychczasowy rekordowy wynik, osiągnięty wiosną 1965 roku przez amerykańskiego pilota W. Daniela.

Co mówił Michaił Komarow o swym locie? Najpierw może parę słów o samym rekordziście. Jest zupełnie młody, szczupły, ma miły uśmiech na twarzy. Jest bardzo przystojny. Bezpośrednio po wyjściu z maszyny, po odbyciu bądź co bądź męczącego lotu, na zmęczonego jednak nie wygląda, wprost przeciwnie — imponuje żywością ruchów i energią, sypie dowcipami.

„Cóż mogę powiedzieć? Krótko: prędkość miejscami przekraczała 3 000 km/h. Pogoda na wysokości 20 km — wspaniała, bezchmurna. Na podziwianie widoków nie miałem prawie wcale czasu. Odniosłem wrażenie, iż horyzont stał się bardzo jasny, zaś niebo ściemniało. Gdy chodzi o czynności, których dokonywałem w maszynie podczas lotu, to nie różnią się one od tych, które codziennie na ćwiczeniach wykonują inni piloci".

Rekord Komarowa ustanowiony został już podczas pierwszej próby.

ZSRR

▲ 9 października br. radziecki samolot Il-62 zainaugurował regularne loty na linii Moskwa—Rzym.

▲ „Aeroflot" powierzył po raz pierwszy pilotowanie wielkiego samolotu pasażerskiego załodze, składającej się wyłącznie z kobiet, które zajęły miejsca pierwszego i drugiego pilota, nawigatora, mechanika i radiooperatora. Il-18 pod dowództwem L. Ułanowej odbył rejs z Symferopola do Sachalińska na Dalekim Wschodzie (8 000 km). Lot odbył się na wysokości 11,5 km i trwał 12 godzin.

▲ Otwarta w kwietniu br. linia Moskwa—Tokio cieszy się wielkim powodzeniem. Eksploatowana jest ona wspólnie przez „Aeroflot" i „Japan Air Lines". Odsetek wykorzystywanych miejsc pasażerskich wynosi około 80%.

CZECHOSŁOWACJA

▲ W III mistrzostwach CSRS w nawigacji lotniczej, jakie odbyły się w dniach 1—3 września br. w Kladnie, wzięło udział 18 załóg, na samolotach „Meta-Sokol", „Trener" i „Morava". Obok załóg cywilnych udział w zawodach wzięły trzy załogi wojskowe. Przeprowadzono trzy konkurencje. Zwyciężyła załoga Fiala—Jeżek (Kladno) — 4 805 pkt., przed Sochacim—Kuczerą (Jaromer) — 4 497 pkt. i Sadilkiem—Belskym (lotnictwo wojskowe) — 4 276 pkt.

NRD

▲ Pomiędzy Niemiecką Republiką Demokratyczną i Kubą zostało podpisane porozumienie o podjęciu w przyszłości regularnych rejsów pasażerskich na trasie Berlin—Hawana.

▲ Po Pradze Budapeszcie, Bilbao i Moskwie kolejne 5 mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej odbędą się w 1968 roku w Magdeburgu.

BUŁGARIA

▲ 16 października br. obchodzono w Bułgarii Dzień Sił Powietrznych, które utworzone zostały przed 23 laty wraz z armią ludową.

NRF

▲ Zakłady Boelkow/SIAT, Dornier, HFB, Messerschmitt i VFB utworzyły specjalne przedsiębiorstwo dla budowy tzw. „airbusu", czyli ogromnego samolotu pasażerskiego na krótkie i średnie dystanse.

▲ 3 mistrzostwa śmigłowcowe NRF, które miały się odbyć w dniach 6—8 października br. w Bad Nauheim, zostały przez komisję samolotową Aeroklubu NRF przesunięte o jeden rok, na jesień 1968 roku. Obrońcą tytułu mistrzowskiego jest Otto Brauer.

▲ Aeroklub NRF zamierza nadać Międzynarodowemu Rajdowi Baden-Baden w 1968 roku nowe formy organizacyjne. Przewiduje się przeprowadzenie zlotu gwiaździstego na lotnisko Baden-Baden, skąd trasa pobiegnie przez Szwajcarię, Francję i z powrotem do NRF. Na trasie załogi będą rozwiązywać zadania nawigacyjne.

USA

▲ Pod oznaczeniem L-1011 ma zamiar Lockheed realizować swój projekt budowy „airbusu". Będzie to trójsilnikowy (dwa silniki pod skrzydłami, jeden z tyłu kadłuba) olbrzym, zabierający 300 pasażerów.

JEMEN

▲ Radio Sana zapowiedziało szybkie otwarcie bezpośredniej linii lotniczej Moskwa — Sana. W dniu 7 listopada br. podpisana została w tej sprawie umowa handlowa między jemeńskim przedsiębiorstwem „Arab Airways" i radzieckim „Aerofłotem".

WŁOCHY

▲ Dziennik „Unita" podał, że amerykańskie samoloty szpiegowskie, prowadzące rekonesanse nad krajami socjalistycznymi, startują z lotniczej bazy USA w Aviano, w płn. Włoszech. Baza ta, „40 Tactical Group United States Air Forces", podlega bezpośrednio dowództwu USA w Wiesbaden, w NRF.

SZWAJCARIA

▲ V Mistrzostwa Spadochronowe Szwajcarii odbyły się w dniach od 8 do 10 września br. w Magadino. Udział w mistrzostwach wzięło 19 najlepszych w kraju skoczków, którzy zakwalifikowali się do walki o mistrzowski tytuł drogą eliminacji ogólnokrajowych.

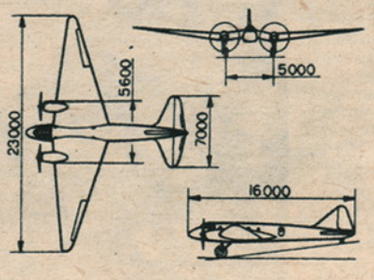
W skokach na ocenę stylu zwyciężył mało dotychczas znany zawodnik z Genewy — Theo Fritschy, osiągając 511 pkt. W skokach na celność lądowania triumfował, podobnie jak w roku ubiegłym, Toni Fricker — 745,2 pkt. Największą ilość punktów w skokach kombinowanych (oceniano: celność i styl) osiągnął znów Theo Fritschy — 1 243,4 pkt. Najlepszym zespołem mistrzostw okazała się trójka: Erich Graetzer, Walter Ruch i Hans Zollinger, osiągając w grupowych skokach na celność lądowania 457,5 pkt.

50 SAMOLOTY KRAJU RAD

STAL-7

JESIENIĄ 1935 roku uwagę pilotów i inżynierów radzieckiego lotnictwa zwrócił na siebie nowy dwusilnikowy dolnopłat. Skrzydła samolotu silnie zwężały się u końców, kadłub miał przekrój rozszerzającego się ku dołowi owalu. Wygięta powierzchnia centropłatu wytwarzała między skrzydłami i ziemią poduszkę powietrzną. Samolot wyróżniał się małą prędkością lądowania i startu.

Był to STAL-7, zbudowany przez zespół pod kierownictwem R. L. Bartiniego. Z dwoma silnikami M-100 o mocy po 760 KM każdy osiągał prędkość 450 km/h i pułap 4 500 m. W dniu 28 sierpnia 1939 r. załoga w składzie N. P. Szebanow, W. A. Matwiejew i N. A. Bajduzow wykonała na tym samolocie przelot po trasie trójkątnej Moskwą — Swierdłowsk — Sewastopol — Moskwą (5 068 km), osiągając średnią prędkość 400 km/h. Był to rekord międzynarodowy dla maszyn tej klasy. Samolot „STAL-7" był prototypem seryjnego bombowca Er-2.



List do redakcji

SZANOWNY REDAKTORZE „NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA"

PO przeczytaniu w „SP" Nr 39 z br. „Nowości...." mocno się rozczarowałem. Nie uzurpuję sobie prawa do przeprowadzania recenzji, ale stwierdzam, że nowością z całego artykułu może być informacja o nowej książce inż. J. Wojciechowskiego. O resztę to nie wiem wprost, o co chodzi. Bo czyż jest nowością, że w Krakowie odbyły się już po raz szósty zawody rakietowe lub to, że na tej imprezie akurat nie było etatowego fotografa z APRL?

Ale nie o tym chciałem pisać. Przede wszystkim pragnę zaprotestować przeciwko części artykułu dotyczącej udziału ekipy modelarzy w tegorocznych mistrzostwach świata w CSRS. W szczególności przeciwko użyciu następującego zdania „skandaliczne przygotowanie naszej ekipy na tegoroczne mistrzostwa świata".. Co upoważnia do stawiania tak ciężkiego zarzutu? Skąd takie uogólnienia i ogólne potępienie? Przecież wyniki sportowe nie są skandaliczne, a części zawodników nawet dobre, zachowanie się całego zespołu jak i koleżeństwo było bez zarzutu. Szkoda więc, że szanowny Redaktor nie podał odpowiedniego uzasadnienia, sugerując czytelnikom poważne zaniedbania ze strony APRL w przygotowaniach polskiej reprezentacji.

Jako kierownik polskiej ekipy stwierdzam z całą stanowczością, że przygotowania naszej ekipy nie były skandaliczne, a wyniki naszej reprezentacji nie są kompromitujące. Uwzględnić tu trzeba fakt, że 2/3 (6 osób) zawodników to debiutanci, którzy po raz pierwszy uczestniczyli w tak poważnej imprezie. Czterech zawodników legitymuje się bardzo dobrymi wynikami. Uzyskali po 4 loty maksymalne, a tylko po jednym niepełnym locie. Cała czwórka miała poważne szanse zakwalifikowania się do ścisłego finału. Zabrakło po prostu trochę szczęścia. Bo czy można mówić inaczej niż o pechu o locie szybowca A. Sulisza, który po pięknym wyholowaniu wypuścił swój model w kominie termicznym i zdawało się, że wynik jest pewny. Jednak, kiedy model oddalił się, napotkał tak silne prądy „duszące", że po 140 s. zetknął się z ziemią. Analogicznie przedstawia się sprawa z gumówkami J. Kosińskiego i inż. K. Łapińskiego oraz z silnikówką Z. Sulisza. Modele wymienionych zawodników (w omawianym locie) startowały i latały prawidłowo — nie może być tu jakiejkolwiek mowy o „zawaleniu" z winy zawodników. Na co więc biadolić? Z czego tragizować? Pozostali zawodnicy wypadli znacznie poniżej swoich możliwości — to fakt. Ale czy to powód do potępienia tych zawodników lub bezkrytycznej dyskryminacji ludzi przygotowujących naszą ekipę?

Jeżeli chodzi o modele naszych reprezentantów, to pod względem koncepcji konstrukcyjnej i estetyki wykonania nie odbiegały od czołówki światowej. Wyjątek stanowiły tylko modele R. Straburzyńskiego, które układem i estetyką odbiegały od standardu. Nie może to jednak dawać podstawy do pełnej negacji tegoż zawodnika. Bo przecież te modele w czasie eliminacji i zawodów krajowych latały dobrze. Zawodnik od szeregu lat jest w ścisłej czołówce naszych silnikówkarzy, o czym świadczy zdobyty tytuł mistrza Polski na rok 1966 oraz zajęcie drugiej lokaty po wszystkich lotach eliminacyjnych do mistrzostw świata.

Zresztą co się rozwodzić nad wynikami. Wystarczy stwierdzić, że w tegorocznych mistrzostwach Polski (Krosno 8—10. 09) nasi reprezentanci potwierdzili swoją wysoką formę. Szanowny Redaktorze, mam prawo przypuszczać, że znane Wam są złożone zagadnienia składające się na wynik sportowy w modelarstwie. Tym bardziej dziwne i niezrozumiałe stają się osądy i pochopne wyciąganie wniosków na podstawie suchych wyników.

Przygotowania naszej ekipy do mistrzostw świata przebiegały zgodnie z ustalonym przez Komisję Modelarstwa APRL planem. Szczegóły tegoż planu winny być Obywatelowi Redaktorowi bardzo dobrze znane, chociażby z racji członkowstwa w Komisji (ubiegłej kadencji). Przecież na kilku posiedzeniach Komisja zajmowała się sprawami przygotowania ekipy. Szkoda, że nie skorzystał Obywatel z zaproszenia i nie uczestniczył w obradach Komisji w dniu 25 czerwca br. w Krośnie, gdzie właśnie ustalony został ostateczny skład naszej reprezentacji. Również bardzo żałuję, że zabrakło przedstawiciela „SP" na tegorocznych mistrzostwach Polski w Krośnie. Tam bowiem odbyło się ciekawe i pożyteczne spotkanie ekipy z uczestnikami mistrzostw Polski. Była nawet ciekawa wystawa fotogramów Jana Michalskiego, na której zgromadzono ponad 100 fotografii formatu 24×36!

Dla pełniejszego obrazu tych „skandalicznych" (?) przygotowań naszego zespołu narodowego pragne przytoczyć kilka faktów, o które postarał się APRL. Otóż wyjątkowo zatroszczono się o wyposażenie całej kadry narodowej w materiały i niezbędne akcesoria. Rozdzielono (w dostatecznej ilości) nici gumowe „Pirelli", silniki „Super Tiger" — 2,5 cm³, włoskie świece żarowe, odcinacze paliwa i wyłączniki do determalizatorów. Tak więc po raz pierwszy ekipa nasza wystąpiła na tegorocznych mistrzostwach świata dobrze wyposażona i bez kompleksu „technicznego kopciuszka". Własne środki lokomocji (dwie „Nysy" — mikrobusy) i specjalna przyczepa (na sprzęt startowy i modele — dar LZN — Krosno) stworzyły to, że ekipa nasza była niezależna i doskonale się prezentowała. Na starcie mieliśmy wszystko, co było potrzebne do startów i naprawy modeli, nawet krzesła i parasole przeciwsłoneczne. Wystarczy, że wiele ekip zazdrościło nam naszego wyposażenia. Ekipa była jednolicie ubrana w specjalnie uszyte stroje sportowe. Czy to wszystko można nazwać skandalem? Raczej postawiłbym pytanie: skąd tyle złośliwości i nieprzychylności? Komu ma to służyć?

Zapewniam Szanownego Redaktora, że rzeczowej i konstruktywnej krytyki się nie boję, ale tylko takiej, która ma na celu polepszenie naszej pracy.

Bardzo żałuję, że Szanowny Redaktor nie skorzystał z zaproszenia gospodarzy tegorocznych mistrzostw świata i nie uczestniczył w nich. Byłby zapewne doskonały materiał reportażowy i techniczny. Tak, ale to wymagałoby pracy! Łatwiej jest żądać materiałów prasowych od zawodników. Najlepiej obarczyć tym kierowników ekip. Oni muszą być „omnibusami" — odpowiedzialnymi za sprawność ekipy, za wyniki, za reportaż, za materiał techniczny, za obszerne sprawozdanie dla APRL itd. Osobiście nigdy się nie wymawiałem i przy okazji dotychczasowych moich wyjazdów zawsze spełniałem również prośbę „SP". W przypadku tegorocznych mistrzostw świata zostałem poinformowany przez Obywatela Redaktora, że materiały dla „SP" przygotowuje inż. Wałkuski. Faktycznie na lotnisku Sazena zapoznaliśmy się z inż. Wałkuskim jako korespondentem „SP". Przypadkowość udziału korespondenta w mistrzostwach, o której wspomina Obywatel we wspomnianym artykule, nie była tak zupełnie przypadkowa. A może by tak wrócić do formy wywiadów lub odbudowania społecznej instytucji korespondentów?

z poważaniem

EDMUND OSIŃSKI
Kier. ekipy

Przykład czynu społecznego w Skawinie

BUDOWA toru dla modeli latających — to poważna inwestycja, wartości kilkuset tysięcy złotych. Nic więc dziwnego, że nie mamy zbyt wiele takich torów w Polsce. Opracowanie dokumentacji technicznej, potrzeba niwelacji i zdrenowania kilkuset metrów kwadratowych gruntu, ułożenie grubego podkładu gruzowego, przygotowanie wielu ton cementu i wylanie nim toru, a następnie ogrodzenie siatką — to zadanie duże nawet dla przedsiębiorstwa budowlanego. Cóż mówić, jeśli takie przedsięwzięcie chce się wykonać w czynie społecznym.

Że jednak można — dał tego przykład aktyw Ligi Obrony Kraju zatrudniony w Hucie Aluminium w Skawinie, miasteczku leżącym 12 km od Krakowa.

Ile trzeba było przy tym zabiegów, aby rozpocząć inwestycję, — a następnie — już rozpoczętą — skończyć, wie tylko społeczny prezes Zarządu Zakładowego LOK przy Hucie Aluminium w Skawinie Jerzy Gicala oraz inicjator całego przedsięwzięcia, prezes miejscowego Klubu Oficerów Rezerwy LOK kpt. rez. Czesław Benicki. Nie był to słomiany zapał, jakich wiele można obserwować przy podejmowaniu czynów społecznych, lecz ścisła kalkulacja oparta na możliwościach aktywu LOK, pomocy materialnej dyrekcji Huty Aluminium, społecznej pracy młodzieży miejscowych szkół oraz zaangażowania miejscowych zakładów pracy.

Budowę toru ukończono w przewidzianym terminie i bez grosza centralnych dotacji. Szczególnie godnym podkreślenia jest fakt, że tor wybudowano w ciągu jednego roku od daty podjęcia inicjatywy.

Tor został zbudowany zgodnie ze wszystkimi wymaganiami regulaminowymi FAI. Posiada ponad 40 m średnicy, pas startowy ma szerokość 5 m. Całość jest ogrodzona siatką rozpiętą na metalowych słupach, z estetycznie wykonaną bramą wejściową. W przyszłości ma być jeszcze wykonany wewnątrz istniejącego koła pas startowy dla modeli samochodów, których zawody są rozgrywane na linkach długości 9,90 m.

Inicjatywa budowy toru była podjęta dla uczczenia 50 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, 24-lecia Ludowego Wojska Polskiego i Tygodnia Ligi Obrony Kraju. Realizacja przebiegała zgodnie z planem, tak że uroczystego otwarcia można było dokonać w dniu 10 października 1967 r.

Otwarcia dokonał wiceprzewodniczący Miejskiej Rady Narodowej w Krakowie, prezes Zarządu Wojewódzkiego LOK Edward Góra, w obecności I Sekretarza KP PZPR Kraków Kazimierza Reguckiego, przedstawiciela KW PZPR Stefana Ptaszyńskiego, dyrektora naczelnego Huty Aluminium w Skawinie mgra inż. Karola Kotlarczyka oraz licznie przybyłych gości, pracowników Huty Aluminium i społeczeństwa Skawiny.

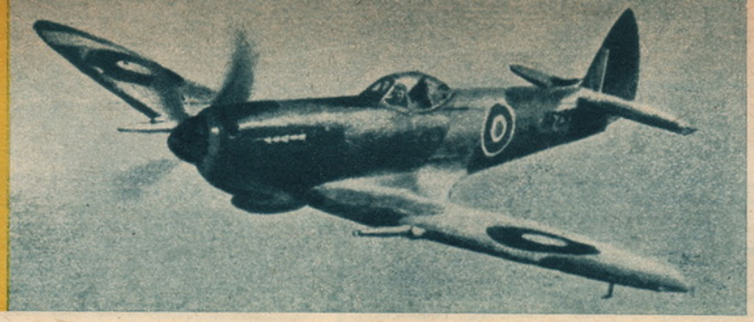
Po otwarciu i zapoznaniu się z budową — zaproszeni goście oglądali pokaz modeli akrobacyjnych i redukcyjnych przygotowanych przez zespół modelarzy LOK ze Skawiny, Krakowa i Oświęcimia, a następnie odbyły się pierwsze na nowo otwartym torze wojewódzkie zawody modeli latających na uwięzi.

To był wielki dzień dla całego miasta, a szczególnie młodzieży zamieszkałej w Skawinie. W czynie społecznym oddano do ich użytku piękny obiekt sportowy. Miejscowe społeczeństwo dowiodło, czego można dokonać, jeśli tylko jest dobra inicjatywa entuzjazm i chęć do pracy oraz mądre kierownictwo.

Za to wszystko składamy im słowa uznania i dziękujemy w imieniu modelarzy.

JAN MARCZAK

Na zdjęciu: Z lewej — Jerzy Gicala z Huty Aluminium demonstruje zebranym gościom jeden z modeli startujących na zawodach. Powyżej — Start modelu RWD-17 na nowym torze.
Foto: Edward Węglowski (2)



Angielski samolot myśliwski „Spitfire", na którym latał autor niniejszego wspomnienia.

Poniżej publikujemy fragment wspomnień Wacława Króla, z okresu jego walk podczas II wojny światowej na terenie Wielkiej Brytanii.

Wacław Król w październiku 1937 r. uzyskał stopień podporucznika pilota, po ukończeniu Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Do września 1939 r. odbywał służbę w 121 eskadrze myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Ogółem we wrześniu 1939 r. stoczył 8 walk powietrznych i zestrzelił dwa samoloty hitlerowskie. Dwa dalsze samoloty niemieckie zestrzelił we Francji w 1940 r. Brał udział w „bitwie o Wielką Brytanię", podczas której zestrzelił następne dwa samoloty hitlerowskie. W 1943 r. walczył w tak zwanym „Cyrku Skalskiego" w Afryce.

Podczas II wojny światowej był między innymi dowódcą dywizjonu 302, a także dowódcą 3, a następnie 1 Skrzydła Myśliwskiego. Ogółem w czasie minionej wojny stoczył 50 walk powietrznych, wykonał 292 loty bojowe, zestrzelił na pewno 10 samolotów nieprzyjaciela oraz 2 prawdopodobnie. Na samolotach wylatał ponad 2 500 godzin. Posiada liczne odznaczenia polskie i zagraniczne. Obecnie ma stopień pułkownika pilota i pełni służbę w lotnictwie.

Maskotka

6 czerwca była sobota, dzień upalny, podobny do poprzednich. Przed udaniem się na lotnisko poszukałem furażerki. Była w walizce, nie wypakowałem jej jeszcze po przyjeździe do Heston. Wśród różnych rupieci zauważyłem wtedy śmiejącego się, małego murzynka-maskotkę, którego otrzymałem od Nancy w Falkirk. Miał długości około 10 cm, był odziany w szkocką, krótką spódniczkę i szczerzył do mnie rząd białych ząbków, patrząc przy tym błyszczącymi ślepkami.

„Może będzie przynosił szczęście? — pomyślałem. — Trzeba będzie go wypróbować i wziąć na lot do „Spitfira". Niech zobaczy morze i Francję. Ale jeśli przyniesie jakiekolwiek niepowodzenie, utopię go w falach morskich. Wyrzucę z kabiny nad środkiem Kanału" — dodałem w duchu. Ale murzynek śmiał się dalej, nie robił sobie nic z moich gróźb.

Umieściłem go na małej wstążeczce, z prawej strony z przodu, tuż koło celownika. Niech pomaga w przycelowywaniu się do Focke Wulfów i Messerschmittów.

Na lot bojowy nie trzeba było długo czekać. Skrzydło nasze otrzymało wkrótce rozkaz wykonania fighter sweep'u po trasie Beachy Head w południowej Anglii — Dieppe we Francji, dalej lot miał być kontynuowany w kierunku miasta Rouen, następnie mieliśmy okrążyć port Le Havre i wyjść na kurs powrotny do Anglii w rejonie Selsey Bill. Biorąc pod uwagę porę przedpołudniową, lot był obliczony i zaplanowany w ten sposób, że nad Francją mieliśmy mieć słońce z tyłu, a to dlatego, aby mieć dogodne warunki obserwacji przestrzeni i nie być tym samym narażonym na zaskoczenie przez myśliwce nieprzyjacielskie. Zadanie wdzięczne dla myśliwców, nieskrępowane, swobodne. Za nami po tej samej mniej więcej trasie miało polecieć w półgodzinnym odstępie czasu następne skrzydło, a wyprawa bombowa, osłaniana również przez myśliwców, miała zaraz potem uderzyć w cele w rejonie Rouen.

Była godzina dziesiąta, gdy jako pierwszy wystartował dywizjon 302. Zaraz za nim wzbiły się w powietrze „Spitfiry" naszego dywizjonu. Dziś przypadło mi w udziale dowodzenie dywizjonem w powietrzu. Widzialność była dobra, tylko Londyn był, jak zwykle, okryty lekkim zmętnieniem atmosferycznym, powstałym na skutek dymów i oparów zakładów przemysłowych. Grube cielska balonów zaporowych leżały ściągnięte na ziemi, błyszczały w promieniach słonecznych. Nie lubiliśmy tych balonów, stwarzały one bowiem chyba większe niebezpieczeństwo dla nas, niż dla samolotów niemieckich.

Nad Selsey Bill czekał już na nas na wysokości 15 000 stóp dywizjon prowadzący z Northolt. Niebawem przyjęliśmy całym szykiem trzech dywizjonów kierunek na południe, wznosząc się ciągle w górę. Chłodne powietrze na tej wysokości sprawiało przyjemną ulgę po letnim upale na ziemi.

Brzeg angielski pozostał już daleko w tyle, gdy dowódca skrzydła dał sygnał do sformowania ugrupowania bojowego, przez pochylenie swego samolotu na boki. Był to umówiony znak dla prowadzących dywizjony, a więc dla mnie i kpt. Łapki, dowódcy 302 dywizjonu. Dotąd dywizjony leciały w ciasnym szyku kolumny trójek. Radia, jak zwykle, nie wolno było używać, obowiązywała cisza radiowa. Na mój znak samoloty 316 dywizjonu utworzyły trzy klucze czterosamolotowe (klucz tworzyły dwie sekcje — sekcja dwa samoloty). Pierwszy klucz prowadziłem osobiście, następny por. Nortowicz i por. Dec. Uplasowałem się na wyznaczonym mi miejscu, to jest z prawej strony i nieco wyżej prowadzącego dywizjonu oraz w odstępie bocznym około pół mili. Łapka natomiast zajął miejsce z drugiej strony, lecz z przeniżeniem. Tworzyliśmy więc schody w szyku skrzydła, wznoszące się ku górze od strony słońca. Ułatwiało to obserwacje przestrzeni i natychmiastowe ostrzeganie się wzajemne o ewentualnych interwencjach niemieckich myśliwców.

Szerokość Kanału na naszej trasie lotu wynosiła 70 mil, lecieliśmy więc niecałe 15 minut. Nad Francją było lekkie zamglenie, nie przeszkadzało ono jednak w obserwacji terenu z naszej wysokości lotu 22 000 stóp. Miasta łatwo można było zobaczyć, daleko na południu była zwarta masa chmur. Zostawiliśmy z tyłu Dieppe, a nad zadymionym Rouen skręciliśmy ostro w prawo w kierunku na Le Havre. Na razie nic nie wróżyło, że Niemcy będą nam w tym locie chcieli stawić czoła. Dowódca skrzydła mjr Janus uznał, że ciszy nie ma co dalej zachowywać, wydał więc teraz komendy drogą radiową. I w tym właśnie momencie, kiedy mijaliśmy z lewej strony Rouen, z naszego stanowiska dowodzenia odezwał się skrzeczący i szybki głos kontrolera, jakby miał nam coś ważnego do zakomunikowania.

— Oxo! Oxo Harbour colling, are you receiwing? — wzywał dowódcę skrzydła.

— Harbour! Harbour! Oxo odpowiada. Słyszę dobrze. Co masz dla mnie? — odpowiedział spokojnie Janus.

— Dla ciebie wiadomość. Nad trzecim punktem kręci się grupa nieprzyjacielskich samolotów, wysokość 25 000 stóp. Obserwujcie dobrze — podawał kontroler z drugiej strony Kanału.

— Your message received and understand — potwierdził odbiór depeszy dowódca skrzydła. A do nas wydał komendę na wzmożenie czujności. Zresztą i tak już wszyscy słyszeliśmy, o co chodziło.

— Jeśli Niemcy są wyżej, trzeba koniecznie nabrać trochę wysokości — przebiegło mi przez myśl. Jednocześnie podałem odpowiednią komendę do Janusa.

— Oxo, ja tiger leader. Nabiorę wysokości, będę z tobą w łączności wzrokowej.

— O kay! Ja również idę wyżej — odpowiedział dowódca.

Klucze zwarły się teraz bardziej, przybliżyły do przodu i utworzyły z moją czwórką prawie równą literę (ławę), zachowując przy tym odpowiednie przewyższenie. Samoloty zaczęły z lekka manewrować na boki dla lepszej obserwacji przedpola. W powietrzu było zmętnienie, ale mimo to widać było ujście Sekwany i dalej na łuku półwyspu majaczył Le Havre.

— Oxo! Harbour colling! W waszym rejonie samoloty niemieckie! Uważajcie! — ostrzegał kontroler ze stanowiska dowodzenia.

Wytężałem wzrok na lewo i na prawo, robili to samo inni. Nagle zauważyłem ich w ataku. Było ich czterech, a może pięciu. Nurkowali wprost na nas z prawej strony od słońca.

— Focke Wulfy, atakują z góry! Godzina trzecia! Mówi tiger leader — zdążyłem nadać komendę, siląc się na spokój, by zrozumiano meldunek. Nie było czasu do stracenia. Gwałtownie położyłem swego „Spitfira" w prawy zakręt i podciągnąłem pod niemieckie samoloty. Za mną zrobiły to samo następne klucze. Manewr nasz, wykonany w porę, uniemożliwił Niemcom przycelowanie się do nas i oddanie celnych serii z broni pokładowej. Niektórzy z nich nawet nie otwierali ognia, wyciągali maszyny do góry do powtórnego ataku. Ale jeden z nich mimo wszystko uruchomił broń pokładową i siał niecelnym ogniem po moim kluczu. Minęliśmy się w odległości kilkunastu yardów, pierwszy raz zobaczyłem Focke Wulfa z bliska. Jego pękata morda przypominała mi buldoga, czarne krzyże na skrzydłach były wyraziste, w oszklonej kabinie zamajaczyła skulona sylwetka wroga.

— Tiger leader, mówi tiger 24, zostałem trafiony w skrzydło — podawał zdenerwowany Jaworski. — Silnik i stery w porządku.

— Tiger 24, mówi tiger leader. Odejdź do dolnych dywizjonów — odpowiedziałem mu.

— O kay!

W dobrej obserwacji przestrzeni przeszkadzało to fatalne zmętnienie powietrza, które nad portem jeszcze bardziej się spotęgowało. Focke Wulfy zniknęły z pola widzenia. Tak się również stało, że dwa moje klucze po gwałtownym zakręcie i sekcja Jaworskiego wyszły na tyły 302 dywizjonu, a nie wiedząc, gdzie ja jestem, pozostały za nim. Ktoś meldował, że niemieckie samoloty odleciały na dużej prędkości w głąb Francji.

I właśnie wtedy, gdy po zatoczeniu kręgu starałem się nawiązać łączność wzrokową z resztą samolotów, szukając ich na tle morza, zauważyłem z lewej strony z przodu pojedyńczy samolot niemiecki, który starał się od dołu dojść do naszych samolotów, a które teraz już wyraźnie zaobserwowałem. Był widocznie zbyt pewny siebie, a może sądził, że z tyłu nie ma już „Spitfirów". Chciał jak najszybciej nawiązać kontakt ogniowy ze „Spitfirami", odnieść zwycięstwo.

— Chytra sztuka! — przebiegło mi przez myśl. — Czekaj, ja ci pokażę, ja cię nauczę polować na polskie szachownice!

Nie mógł mnie widzieć, bo zająłem miejsce za nim z tyłu i ze słońcem. Rozejrzałem się jeszcze raz dokładnie. Nie było w tym rejonie nikogo. Daleko na horyzoncie, o jakieś trzy mile, błyszczały w słońcu „Spitfiry". Pchnąłem manetkę gazu do przodu i włączyłem boost'a. Silnik zawył swą maksymalną mocą koni mechanicznych i szarpnął do przodu. Byłem trochę wyżej od niego, zacząłem więc szybko się zbliżać. Ale i on zmniejszył trochę odległość do „Spitfirów", był jednak wciąż jeszcze poza zasięgiem skutecznego strzału. Gonitwa trwała już ze dwie minuty, gdy odległość między nim, a mną wyniosła około 500 yardów. Z rozmów radiowych zorientowałem się, że w międzyczasie klucz Nartowicza nawiązał walkę z dwoma Focke Wulfami, które skutecznie ostrzelano i że oni sami dołączyli już do szyku. Nie mogłem dojść do słowa przez radio, bo zawsze ktoś się włączał i w eterze panował rozgardiasz. Dowódca zdenerwował się widocznie tą gadaniną, bo nakazał absolutną ciszę i wydał komendę na przybranie kursu na Anglię. Zapanowała

chwilowa cisza, z czego szybko skorzystałem i nadałem meldunek do dowódcy skrzydła.

— Oxo, mówi tiger leader. Z tyłu, dwie mile za wami, pojedyńczy Focke Wulf. Idę za nim i atakuję go — starałem się mówić jak najspokojniej.

Nie zrozumiano mnie chyba, bo zaczęła się znów gadanina, ktoś wypytywał o pozycję moją, inny znów o powtórzenie meldunku. Kątem oka zauważyłem, że parę „Spitfirów" pochyliło się w lewym wirażu. Nie miałem czasu myśleć o tym, co do mnie mówią, pilnowałem szkopa. Bo właśnie Niemiec, jakby tknięty złym przeczuciem lub rezygnując z dalszej pogoni, położył swój samolot w ładny zakręt, obniżając przy tym wysokość. Na manometrze wysokości zarejestrowałem 18 000 stóp, a w dole przestrzeń morską. Musiałem gwałtownie przymknąć przepustnicę gazu, by wyhamować prędkość i momentalnie wprowadziłem samolot do ataku.

Z prawej strony świetlnego celownika coś nagle się poruszyło i zachybotało. Aż się trochę wystraszyłem, ale równocześnie stwierdziłem, że to mój murzynek, śmiejący się i iskrzący małymi ślepkami. Że też w takim momencie musiał dać znać o sobie!

Z odległości 300 yardów uruchomiłem działka i karabiny maszynowe, trzymając pękatą sylwetkę niemieckiego samolotu w celowniku. Seria musiała być celna, bo Focke Wulf buchnął czarnym dymem i powiększył kąt nurkowania. Czułem, jak drgały mi stopy na sterach, jak łomotało serce w piersiach. Smuga dymu z każdą sekundą powiększała się. Nie bronił się już nawet, gdy posłałem mu następne serie z broni pokładowej. Samolot ogarnęły płomienie, zwinął się i kręcąc ostatni, śmiertelny taniec, grzmotnął w spokojną toń Kanału.

A kiedy ochłonąłem i uspokoiłem się, zdałem sobie sprawę z tego co się stało i że trzeba przecież zawrócić do Anglii. Kanał, mający w tym miejscu szerokości 100 mil, był pusty i rozległy. I chociaż zawsze uważałem lot nad morzem za coś nieprzyjemnego, tym bardziej gdy się leciało samotnie, dziś w mej samotności było mi wesoło. Chciało mi się krzyczeć i śpiewać z radości. Wielkie zadowolenie i ogromna satysfakcja rozpierały mi pierś. No bo przecież zestrzelić niemiecki samolot zaraz w pierwszych lotach po przybyciu do obcego dywizjonu — to niepowtarzalny sukces życiowy na wojnie.

Na swą maskotkę spoglądałem łaskawym okiem. Murzynek zdobył sobie w tym locie prawo uczestniczenia razem ze mną w przyszłych lotach.

Lądowałem gładko na trawiastej nawierzchni lotniska, jako ostatni z całego szyku skrzydła. Gratulowano mi szczerze. Bez reszty zaliczono mnie do personelu 316 dywizjonu. Oficer operacyjny por. Przymeński z całą satysfakcją wpisał do mojej książki lotów pod datą 6 czerwca: 1 FW-190 — destroyed.

W locie tym zaliczono również innym pilotom dywizjonu dwa Focke Wulfy prawdopodobnie zestrzelone. A więc sukces 316-tego oczywisty, zwłaszcza że inne dywizjony żadnych walk w tym dniu nie miały.

Dni w czerwcu są długie. Ale już o godzinie siedemnastej, po wykonaniu popołudniowego lotu na osłonę bombowców, stanowisko dowodzenia 11 Grupy Myśliwskiej ogłosiło dla polskiego skrzydła zwolnienie ze służby do końca dnia. W salach kasyna oficerskiego miały odbyć się wieczorem występy artystyczne zespołu polskiej czołówki wojskowej, a potem wieczorek taneczny.

Ponieważ dzień przedtem nastąpiła również oficjalna zmiana na stanowisku dowódcy 316 dywizjonu, mieliśmy przy tej okazji pożegnać lampką wina Gabszewicza i powitać Żurakowskiego.

Organizatorzy zapowiedzieli przybycie wielu młodych dziewcząt, zatrudnionych w pobliskim szpitalu. Wieczór zapowiadał się więc bardzo atrakcyjnie.

Zaraz po obiedzie udałem się na kwaterę, by odpocząć po udanym, lecz trochę męczącym locie przedpołudniowym (po południu nie latałem) oraz doprowadzić trochę mundur do porządku, uprasować spodnie i wyglansować buty. Położyłem się na kanapie i zamierzałem z godzinkę zdrzemnąć. Lecz nie zdążyłem jeszcze dobrze zasnąć, gdy do mego pokoju wtargnęli koledzy z 302 dywizjonu.

— Ach, ty odszczepieńcze! Ty zdrajco! — zaczął Władek Gnyś. — To tak się robi? Zwycięstwa przysparzasz już nie swojemu dywizjonowi poznańskiemu, a warszawiakom?

— To ty taki jesteś? Chcesz, byśmy ci koca dali? — wtórował Stasio Łapka.

— Chyba, że się okupisz, to damy ci spokój — zagaił pojednawczo Marian Rytka.

— Dajcie mi spokój, chciałbym trochę się zdrzemnąć — powiedziałem do nich łagodnie — trochę jestem zmęczony a wieczorem przecież czekają na nas tańce i swawole. Trzeba mieć siłę na to wszystko.

— Ciebie diabli nie wezmą, przeżyjesz wojnę ze swoim szczęściem. A odpoczynek przy twojej kondycji jest ci niepotrzebny — stwierdził autorytatywnie Stasio Pokrzywnicki, lekarz dywizjonowy. To mówiąc, zaczął penetrować moją szafę i nocny stolik.

— Stasiu, zajrzyj do walizki pod łóżkiem, może tam coś odpowiedniego znajdziesz na załagodzenie waszych wywodów.

Wkrótce na stole pojawiła się butelka whisky Wat-66 i kilka butelek piwa — dary od mych szkockich przyjaciół.

— Chcemy się z tobą napić po kielichu — zbliżył się do mnie Łapka. — Oblać twoje zwycięstwo. No daj pyska, stary ochlapusie.

Uścisnęliśmy się serdecznie. Łapka miał łzy w oczach, całowaniu nie było końca, zwłaszcza że było to właściwie pierwsze spotkanie z kolegami 302 dywizjonu po moim przyjeździe ze Szkocji. Z dawnego dywizjonu poznańskiego mało co pilotów pozostało. Toteż przyjemnie mi było, że starzy koledzy nie zapomnieli o mnie.

Wyelegantowani i odświeżeni udaliśmy się spacerem do kasyna. Ale chociaż była już godzina dziewiętnasta, słońce było jeszcze wysoko i solidnie dogrzewało. A wszystko przez to, że w okresie letnim wprowadzono tak zwany double summer time — podwójny czas letni. Polegał on na tym, że już w maju posuwaliśmy wskazówki zegarków o dwie godziny naprzód. Podobno przez tę kombinację zyskiwało się dużo na oszczędności energii elektrycznej, a to dlatego, że na nocny odpoczynek udawano się jak zwykle o godzinie dwudziestej drugiej, gdy jeszcze było widno.

Zaraz przy wejściu do kasyna natknąłem się na pułkownika Pawlikowskiego, mojego wysokiego zwierzchnika.

— Czołem poruczniku! — odpowiedział na oddanie mu należnych honorów wojskowych. Uśmiechając się, wyciągnął do mnie rękę na powitanie.

— Gratuluję zwycięstwa, ładnie pan sobie poczyna w nowym dywizjonie. Byle tak dalej! — był przyjaźnie do mnie usposobiony. Poklepał mnie po ramieniu, ujął pod ramię i poprowadził do grupki artystek i artystów. Przedstawiając mnie, nie żałował przesadnych pochwał. Byłem zażenowany takim obrotem sprawy, ale ponieważ już przedtem wypiłem parę kieliszków whisky, z łatwością dopasowałem się do tonu rozmowy artystycznego towarzystwa. Wkrótce zaproponowałem nawet wypicie toastu za zdrowie świata artystycznego i na pohybel szkopom.

— Podoba mi się pan, w ogóle kocham lotników — oświadczył mi młodzieniec słusznej postawy w zielonym mundurze. — Pan mnie nie zna?

— Nie miałem dotąd przyjemności...

— Prokopieni jestem. Uczeń mistrza Kiepury. Usłyszy mnie pan dziś na występie — tu przerwał i chwytając się za krawat w okolicy krtani, wydobył z gardła wysokie tra lala la. — Nie mogę pić, ale z panem wychylę jeszcze ten kieliszek. Za pomyślność kochanych lotników!

Był wesoły i nie bardzo uparty. Zanim występy się rozpoczęły, uczeń mistrza Kiepury dobrze sobie podochocił w gronie moich kolegów, którzy przyszli mi w sukurs.

— Co pan będzie się męczył w dusznej i gorącej sali. Niech pan zaśpiewa na świeżym powietrzu przed kasynem, będzie pan miał wdzięczną publikę — zaproponowałem podchwytliwie.

Spodobało się to uczniowi mistrza Kiepury i wkrótce, po wypiciu bruderszaftu z kochanymi lotnikami, popłynęły z jego gardła arie o zmiennej tonacji głosu. Naturalnie na świeżym powietrzu przed kasynem. Ale już nikt go nie słuchał, zaczęła się bowiem zabawa. Dziewczęta z personelu szpitalnego nie zawiodły, przybyły licznie na zabawę do lotników, były wesołe i zalotne. Każdy wolał zatańczyć i poflirtować niż przysłuchiwać się niezaplanowanemu występowi artysty. Zwłaszcza, że zapadł cichy, czerwcowy wieczór, a na wschodzie pojawił się pucołowaty księżyc.

W. D. Jones, prezes Nowozelandzkiego Towarzystwa Szybowcowego, podał już skład reprezentacji swego kraju na przyszłoroczne mistrzostwa świata w Lesznie.

W barwach Nowej Zelandii wystąpią: A. P. Fowke (Matamata), R. C. Reid (Auckland), A. R. Cameron (Auckland) i P. K. Heginbotham (Wellington), a jako kierownik ekipy został wyznaczony J. H. Roake (Tauranga).

Nieco bliższych danych o tych ludziach. Tony Fowke jest aktualnym mistrzem szybowcowym Nowej Zelandii; w czasie ostatnich zawodów zwyciężył w pięciu z siedmiu konkurencji, pracuje jako farmer.

Ross Reid był mistrzem swego kraju przed dwoma laty, a w bieżącym roku uplasował się na trzeciej pozycji. Jest on również entuzjastą jachtingu.

Allan Cameron zdobył tytuł wicemistrzowski na ostatnich mistrzostwach Nowej Zelandii, w ubiegłych latach również zajmował miejsca w czołówce. Brał udział w Mistrzostwach Swiata 1965 r. w South Cerney, gdzie zajął dalsze miejsce.

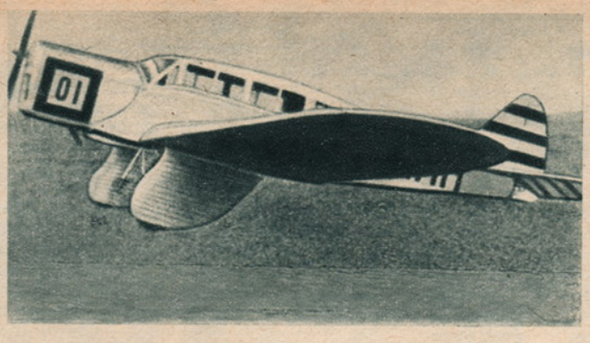
Peter Heginbotham był najlepszym w mistrzostwach ubiegłorocznych, odniósł też szereg sukcesów w Szybowcowych Mistrzostwach Australii. Heginbotham zajmuje się aktywnie organizacją szybownictwa w Nowej Zelandii.

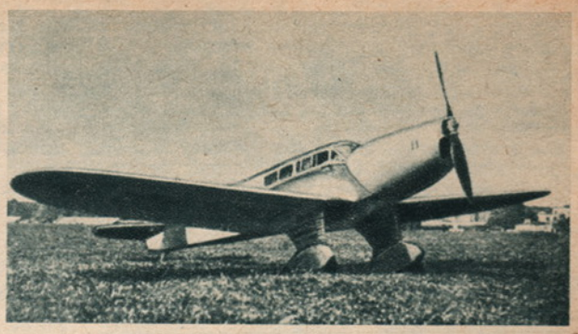
Kierownik ekipy John Roake dał się poznać jako wydawca magazynu „Gliding Kiwi", zdolny organizator wielu imprez regionalnych oraz pod jego dyrekcją zostały sprawnie przeprowadzone Mistrzostwa Szybowcowe Nowej Zelandii 1967.

*

The Soaring Society of America, Amerykańskie Stowarzyszenie Szybowcowe przysłało list do organizatora mistrzostw świata — Aeroklubu PRL — z prośbą o bliższe informacje na temat warunków technicznych obowiązujących maszyny klasy standard. Amerykanie stwierdzają w swym piśmie, że dane te są im potrzebne, ponieważ do mistrzostw jest już niewiele czasu, a oni potrzebują zbudować odpowiednie szybowce...

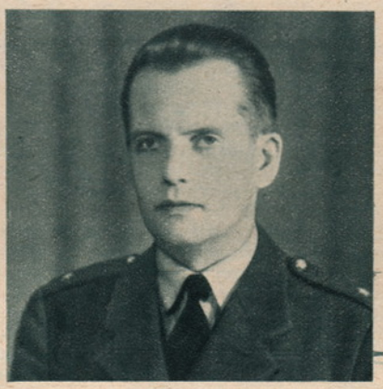
Przy okazji uzyskaliśmy informację, że SSA wyłoniło kilkunastoosobową kadrę szybowcową, z której komisja specjalistów wytypuje reprezentantów do Leszna 1968 r.





Z lewej: Samolot PZL-19, z prawej — PZL-26. U dołu: Rysunek w trzech rzutach samolotu myśliwskiego, zaprojektowanego przez inż. Dąbrowskiego. Pierwszy lot nowej maszyny miał się odbyć w sierpniu 1940 r.

INŻ. JERZY DĄBROWSKI



DNIA 17 września 1967 roku w Renton k. Seattle, w stanie Washington (USA), zmarł jeden z pionierów polskiej myśli lotniczej, inż. Jerzy Dąbrowski, znany konstruktor samolotów w okresie międzywojennym.

Jerzy Dąbrowski urodził się 8 września 1899 r. w Nieborowie koło Łowicza. Studia wyższe rozpoczął w Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, lecz zainteresowanie lotnictwem było silniejsze, więc po roku studiów przeniósł się na Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej. Inż. Dąbrowski łączył w sobie zarazem wyobraźnię artysty i konstruktora i cechy te stanowiły główne atuty jego twórczej pracy.

Jako student Politechniki Warszawskiej, z powodu trudnych warunków materialnych, podjął pracę zarobkową w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych, gdzie skonstruował w 1924 roku pierwszy polski samolot sportowy — jednomiejscowy dwupłat D-1, tzw. „Cykacz". Z kolei został zaangażowany do pracy w Lubelskiej Fabryce Samolotów „Plage i Laśkiewicz", gdzie został współpracownikiem znanego na owe czasy konstruktora inż. Jerzego Rudlickiego i z nim razem skonstruował samolot wywiadowczy Lublin R-VIII. Po dwuletnim pobycie w Lublinie, ówczesny dyrektor nowo utworzonych Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) inż. Rumbowicz ściągnął go do Warszawy, do pracy konstruktorskiej nad nowymi samolotami.

Pierwszą udaną konstrukcją inż. inż. Dąbrowskiego i Kotta w PZL był skonstruowany w 1928 roku samolot łącznikowy PZL Ł-2, na którym w roku 1931 kpt. Skarżyński z por. Markiewiczem odbyli rajd afrykański. Przelecieli oni wtedy trasę długości 25 770 km w trudnych warunkach afrykańskich w ciągu trzech miesięcy. Następnie łącznie z drem inż. F. Misztalem skonstruował po raz pierwszy w Polsce samolot sportowy wykonany z metalu PZL-19, który uzyskał na III Challenge'u 2 miejsce za przydatność i 11 miejsce w klasyfikacji ogólnej; maszynę pilotował wtedy kpt. Bajan, późniejszy zwycięzca IV Challenge'u. Rewelacją swego rodzaju był następny samolot sportowy PZL-26, skonstruowany wyłącznie przez inż. Dąbrowskiego. Samolot ten niewątpliwie zająłby jedno z przodujących miejsc w IV Challenge'u, gdyby nie było trudności z amerykańskim silnikiem Menasco o mocy 265 KM.

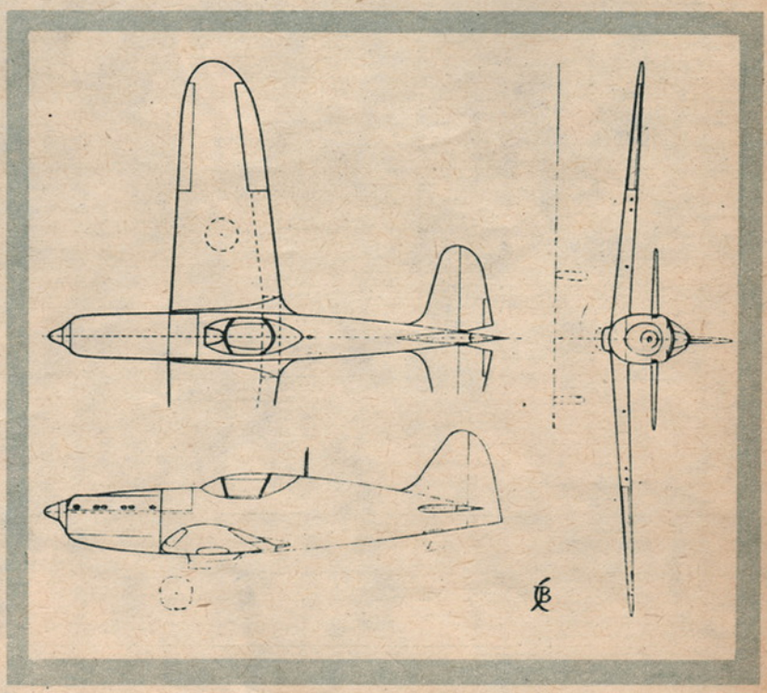
Te dwa ostatnie samoloty, całkowicie wykonane z metalu, posłużyły jako wzorcowe przy budowie słynnego w świecie samolotu bombowego PZL-37 „Łoś" konstrukcji inż. Dąbrowskiego. Samolot ten, wystawiony na Salonie w Paryżu, uznany został za najlepszy w swej klasie, uzyskując najwyższą nagrodę. Dalszym rozwiązaniem samolotu „Łoś" był samolot bombowy „Miś", który miał mieć dwa działka 37 mm i cztery karabiny maszynowe — na owe czasy było to rewelacją; prędkość maksymalna według obliczeń konstruktora miała wynosić 515 km/h. Prototyp tego samolotu został zniszczony we wrześniu 1939 r. Poza tym inż. Dąbrowski zaprojektował samolot myśliwski o prędkości maksymalnej 650 km/h, który został komisyjnie uznany za następcę PZL-11. Tym się kończą chlubne prace inżyniera Dąbrowskiego w okresie międzywojennym. W roku 1939 został ewakuowany wraz ze wszystkimi pracownikami zjednoczonych fabryk PZL do Rumunii. Stamtąd jako jeden z pierwszych przedostał się do Anglii, gdzie ochotniczo wstąpił do Polskich Sił Zbrojnych. W roku 1940 został odkomenderowany do Francji, a po załamaniu się obrony i kapitulacji Francji powrócił do Anglii, gdzie go przydzielono do RAF-u w Henlow. Zajmował się tam modernizacją samolotów brytyjskich.

Od 1948 roku pracował w brytyjskim przemyśle lotniczym w firmach Bevan Brothers Ltd., Parcival Aircraft Ltd., Folland Aircraft Ltd. W roku 1955 wyjechał do Stanów Zjednoczonych, do wytwórni Cessna w Wichita w stanie Kansas, na stanowisko głównego konstruktora samolotu komunikacyjnego. W 1959 roku przeniósł się do wytwórni Boeing w Seattle w stanie Washington i pracował w „Developmental Center", to jest w biurze studiów, zajmując się konstrukcją kabin pojazdów kosmicznych. W wytwórni tej pracował do kwietnia br., kiedy to choroba przerwała jego działalność zawodową.

W Polsce mieszka syn inż. J. Dąbrowskiego — Andrzej mgr inż. chemik, który z zamiłowań ojca odziedziczył jedną dziedzinę — zamiłowanie do myślistwa i przyrody.

Inż. Jerzy Dąbrowski był członkiem następujących towarzystw naukowych: Royal Aeronautical Society (Anglia), Helicopter Association of Gr. Br. i Institute of Aeronautical Science (USA).

Członek Klubu Seniorów Lotnictwa
mgr inż. WACŁAW LITWINOWICZ
APRL



Rozwiązania

ROZWIĄZANIE „ARYTMOGRAFU" Z NRU 34—35 „SP" Z 20—27 SIERPNIA 1967 R.

Hasło: ŚWIĘTO LOTNICTWA POLSKIEGO

Wyrazy pomocnicze: A — lęk, B — świeca, C — planeta, D — post, E — glin.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Stanisław Gruszka — Poznań, ul. Chudoby 14/17; Waldemar Kutyma — Warszawa, ul. Dzielna 5 m. 72; Teresa Gryszan — Grudziądz, ul. Wybickiego 31/12; Wiesława Planeta — Kielce-Czarnów, ul. Lecha 9/3; Jan Malinowski — Kowale Oleckie, ul. Kościuszki 50, pta Kowale pow. Olecko, woj. białostockie.**

ROZWIĄZANIE „LITERÓWKI" Z NRU 37 „SP" z 10 WRZEŚNIA 1967 R.

Hasło: DNI LOTNICTWA

Wyrazy pomocnicze: 1 — model, 2 — Hynek, 3 — „Orion", 4 — pilot, 5 — „Wrona", 6 — pętla, 7 — „Kania", 8 — Twiss, 9 — „Mucha", 10 — „Łątka", 11 — mewka, 12 — klapa.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Waldemar Zakrzewski — Świdnik, k. Łublina, ul. Słowackiego 4 m. 16; Janusz Skrobacki — Inowrocław, ul. Świerczewskiego 13 m. 18; Zbigniew Stawiarski — Częstochowa, ul. Rycerska 10.**

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI" z NRU 40 „SP" Z 1 PAŹDZIERNIKA 1967 R.

Poziomo: 3 — papieros, 6 — Chmielarczyk, 9 — Kair, 10 — Ikar, 11 — Meteor, 12 — hangar, 13 — Warszawa, 14 — Łyna, 15 — Orły, 16 — Blanik, 19 — awaria, 21 — Wigura, 23 — ANT, 24 — ogon.

Pionowo: 1 — Kazimierz Albin, 2 — Wojciechowski, 4 — Charles, 5 — wymiana, 7 — Walentyna, 8 — katapulta, 17 — lato, 18 — Iwan, 20 — rad, 22 — gaz.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Zenon Rutka — wieś Marszowice-Baza 2, pow. Środa Śląska; Mieczysław Rakwał — Wysokie, ul. Lubelska 5, pow. Krasnystaw, woj. lubelskie; Sławomir Naumienia — Bochnia, ul. Dzierżyńskiego 12/20.**

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI" Z NRU 41 „SP" Z 8 PAŹDZIERNIKA 1967 R.

Hasło: „SKRZYDLATA POLSKA"

Wyrazy pomocnicze:

Poziomo: 2 — SAS, 5 — Tupolew, 8 — LOK, 9 — KLM, 10 — Łoś, 13 — skok, 14 — RWD, 15 — szyk.

Pionowo: 1 — Jakowlew, 3 — łuk, 4 — lek, 6 — koło, 7 — kosz, 11 — as, 12 — Ka (wspak).

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Marian Tajnert — Kępno, ul. Czerwonej Armii 3; Stanisław Borysewicz — Płock, ul. Jakubowskiego 5 m. 14; Henryk Gorzkiewicz — Toruń, ul. Szeroka 40 m. 1.**

W lotniczej księgarni

Olgierd Wołczek ● ZWIAD KOSMICZNY, Wydawnictwo MON (seria SOWY), Warszawa 1967, str. 148, cena 8 zł.

Książka znanego w naszym kraju popularyzatora wiedzy o Kosmosie i problemach z nim związanych ma na celu zapoznać Czytelnika z różnymi sposobami i możliwościami wykorzystania przestrzeni kosmicznej do zadań zwiadowczych.

Już we wstępie autor stwierdza: „Zwiad kosmiczny nie polega bowiem tylko na wykonywaniu zdjęć obcych terenów z wysokości orbit satelitarnych i przekazywaniu uzyskanych obrazów odpowiednim stacjom na powierzchni planety. Pewne obiekty wojskowe, krążące w przestrzeni wysoko nad Ziemią, dostarczają informacji o wyrzutniach międzykontynentalnych pocisków rakietowych, inne — o wybuchach jądrowych, realizowanych w wielkich odległościach od naszego globu. Trwają przygotowania do praktycznej realizacji lotów statków satelitarnych z załogą ludzką, przeznaczonych do długotrwałych zadań zwiadowczych."

W rozdziale „Satelity zwiadowcze" podano blaski i cienie zwiadu satelitarnego, rozwój planów amerykańskich (program, który stanowił przygotowanie satelitów zwiadowczych nosił nazwę „Discoverer" (odkrywca), przy czym pierwsze obiekty kosmiczne tego programu zaczęto wprowadzać na orbity satelitarne w 1959 roku) oraz zadania, do których przeznaczone są satelity „Samos". Ponadto omówiono trudną sztukę otrzymywania zdjęć, a także możliwość wykrywania wybuchów jądrowych oraz obiektów kosmicznych.

„Obserwatorzy wojskowi w Kosmosie" — to kolejny rozdział, który zapoznaje Czytelnika ze statkiem zwiadowczym z załogą „MOL", ze znaczeniem spotkania i połączenia statków na orbicie satelitarnej oraz z powrotem satelitów na Ziemię.

W trzecim rozdziale „Stacje meteorologiczne krążą wokół Ziemi" autor omawia satelity, które spełniają rolę kosmicznego obserwatorium astronomicznego. Satelita taki może spełnić bardzo istotne, także z gospodarczego punktu widzenia, zadanie jako obiekt ostrzegawczy. I tak na przykład „Tiros" informował o występowaniu i przesuwaniu się wielkich zaburzeń atmosferycznych: huraganów i tajfunów. Jednego dnia tylko aparatura satelity wykryła pięć huraganów i tajfunów, nie licząc innych dużych zakłóceń atmosferycznych, takich jak rozległe ośrodki burzowe.

W dwóch ostatnich rozdziałach przedstawiono satelity nawigacyjne oraz geodezyjne, przy czym naświetlono ich zastosowanie militarne.

Zaletą książki jest to, iż jest napisana ciekawie i przystępnie pomimo trudnego i złożonego zagadnienia i z nim związanych problemów, do jakich należy niewątpliwie zwiad kosmiczny.

Obwoluty projektu Mieczysława Wiśniewskiego nie można zaliczyć do udanych.

POCZTA LOTNICZA

NAGRODA ZA MIĘŚNIOLOT

„Proszę uprzejmie o podanie warunków (długość, wysokość, ewentualnie czas trwania lotu) uzyskania nagrody ufundowanej przez Królewskie Towarzystwo Lotnicze Wielkiej Brytanii za zbudowanie udanego mięśniolotu" — pisze **R. K. z Opolskiego.**

Warunkiem uzyskania nagrody (5 000 funtów) jest przelecenie przy pomocy mięśniolotu trasy w kształcie ósemki, którą wyznaczają dwa punkty oddalone od siebie o pół mili. Minimalna wysokość lotu — 3 m.

STUDIA

„Uczęszczam do klasy XI LO, jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", posiadam uprawnienia pilota szybowcowego II klasy i skoczka spadochronowego również II klasy. Po uzyskaniu matury chciałbym studiować w Wojskowej Akademii Technicznej na wydziale lotniczym. Nie wiem jednak nic o warunkach przyjęcia do tej uczelni. Proszę więc uprzejmie o podanie mi tych warunków. Ciekaw jestem też, jakie przedmioty obowiązują na egzaminie wstępnym oraz ilu jest kandydatów na jedno miejsce" — pisze **Bogdan Jezierski z Włocławka.**

Do WAT przyjmowani są kandydaci na ogólnych zasadach przyjęć na wyższe uczelnie, z tym, że kandydaci zgłaszają się poprzez Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y). Rok temu na tym etapie było 7 kandydatów na 1 miejsce.

Po wstępnym rozeznaniu zasobu wiedzy kandydatów obowiązuje egzamin konkursowy (rok temu 3—4 kandydatów na jedno miejsce). O przyjęciu na uczelnię decydują punkty, głównie za oceny z fizyki, ewentualnie z chemii i matematyki (w zależności od wybranego kierunku studiów).

Egzaminy wstępne obejmują m. in. następujące przedmioty: matematyke, fizykę lub chemie, język obcy.

Zanim kandydat rozpocznie właściwa naukę, musi — już po egzaminie wstępnym — przejść próbę życia w wojsku w czasie 10 miesięcy zasadniczej służby wojskowej w charakterze zwykłego żołnierza (odpada tu 3—5 proc. tzw. maminsynków). Służba wojskowa nie dotyczy oczywiście kandydatów z wojska. Ważnym kryterium dla kandydatów do WAT jest ponadto właściwa opinia i odpowiednio dobre zdrowie.

Praktycznie więc w rok po egzaminie wstępnym kandydat na inżyniera wojskowego rozpoczyna zajęcia na uczelni. Do wyboru ma 5 wydziałów i ponad 30 specjalności. Studiować tu można takie zagadnienia jak: aerodynamika, budowa samolotów, silniki lotnicze, termodynamika, technika rakietowa, elektronika, maszyny matematyczne, automatyka, mechanika, radiotechnika, cybernetyka, chemia, fizyka techniczna i wiele innych.

Po trzech latach i 10 miesiącach nauki w WAT można zostać inżynierem, po 4 latach i 10 miesiącach — magistrem inżynierem. Najzdolniejsi mogą studiować na otwartym przed kilku laty wydziale fizyki technicznej, gdzie nauka trwa 6 lat.

Absolwent Wojskowej Akademii Technicznej zostaje ponadto promowany na oficera i ma zapewnioną pracę w swej specjalności w wojsku.

Wiesław Iwański — Tęgoborze, pow. Nowy Sącz. Jedyną uczelnią cywilną, w której można studiować lotnictwo, jest Politechnika Warszawska, a właściwie jej Wydział Mechaniczny, Energetyki i Lotnictwa. Warunki przyjęć znaleźć można w „Informatorze dla kandydatów do szkół wyższych". Podajemy też adres Dziekanatu MEL — Warszawa ul. Nowowiejska 24.

JAK ZOSTAĆ PILOTEM?

„Jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Mam 18 lat i uczęszczam do XI klasy liceum ogólnokształcącego. Dużo interesuję się lotnictwem, jestem pilotem szybowcowym. Pragnę jednak zostać pilotem samolotowym. Przejrzałem kilkadziesiąt numerów „Skrzydlatej Polski", aby dowiedzieć się, gdzie takie szkoły istnieją, ale nie znalazłem. Zwróciłem się też do Wojskowej Komendy Rejonowej i nie zostałem odpowiednio poinformowany. Dlatego zwracam się do Was o dokładne poinformowanie mnie o szkołach, w których można uzyskać stopień pilota samolotów odrzutowych lub sportowych. Chciałbym wiedzieć, gdzie takie szkoły istnieją i jakie są warunki przyjęcia, z czego zdaje się egzaminy wstępne i jak długo trwa nauka" — pisze **Wojciech Warguła — Kargowa, pow. Sulechów.**

O wiele łatwiej o żądane informacje było zwrócić się naszemu Czytelnikowi do szefa wyszkolenia swego macierzystego aeroklubu. Skoro jednak napisał aż do „Skrzydlatej", odpowiadamy na wszystkie jego pytania zawarte w liście, licząc jednocześnie na to, że wszyscy inni zainteresowani szkoleniem samolotowym wybiorą jednak najprostszą drogę i zwrócą się bezpośrednio do instruktora, szefa wyszkolenia czy kierownika swego (najbliższego) aeroklubu.

Pilotem samolotów sportowych może zostać każdy pilot szybowcowy II klasy, jeśli nie przekroczył 24 lat życia. Pierwszą czynnością starań zmierzających do tego celu jest napisanie podania o przyjęcie na szkolenie samolotowe do Zarządu macierzystego aeroklubu.

Droga do zawodu pilota samolotów odrzutowych jest w skrócie następująca: szkolenie szybowcowe w aeroklubie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia: zdobycie świadectwa dojrzałości; wstępny egzamin konkursowy do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie; szkolenie samolotowe w ramach LPW II stopnia; nauka w czteroletniej Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej, dającej dyplom inżyniera wojskowego, stopień oficerski i uprawnienia pilota samolotów odrzutowych; praca (służba) w charakterze pilota samolotów bojowych w jednej z jednostek lotniczych.

Z podanych tu informacji wynika więc, że nasz Czytelnik ma szansę zostać zarówno pilotem samolotów sportowych jak i odrzutowych, pod warunkiem oczywiście, że będzie odpowiadał również innym wymaganiom, jak np. odpowiednie zdrowie.

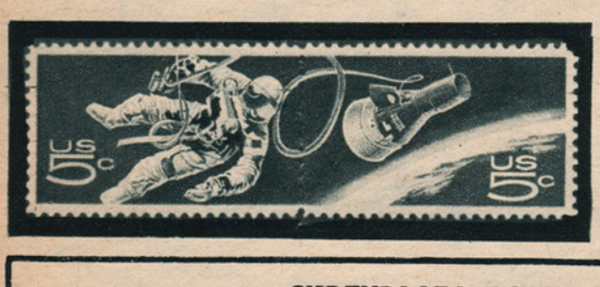
Aleksander Z. z Proszowic. Uczniowie zasadniczych szkół zawodowych nie są przyjmowani na szkolenie szybowcowe. Minimum wykształcenia pilota określone jest świadectwem dojrzałości. W związku z tym na szkolenie szybowcowe przyjmowani są uczniowie tylko takich szkół, które gwarantują uzyskanie wymaganego wykształcenia, a więc liceum lub technikum. Uczniowie ZSZ mogą być natomiast przyjęci na szkolenie spadochronowe.

W sprawie szczegółowych informacji dotyczących szkolenia radzimy zwrócić się do najbliższego Aeroklubu Krakowskiego — Kraków, Lotnisko Czyżyny.

ZBIERAMY ZNACZKI

Znany polski konstruktor Jerzy S. Rudlicki, mieszkający na stałe z Stanach Zjednoczonych, przesłał do nas nowy znaczek poczty USA, który reprodukujemy. Znaczek, a właściwie parka znaczków o wartości nominalnej po 5 centów każda część, przedstawia orbitującego w przestrzeni kosmicznej amerykańskiego kosmonautę oraz amerykański załogowy statek kosmiczny.

(kh)



WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

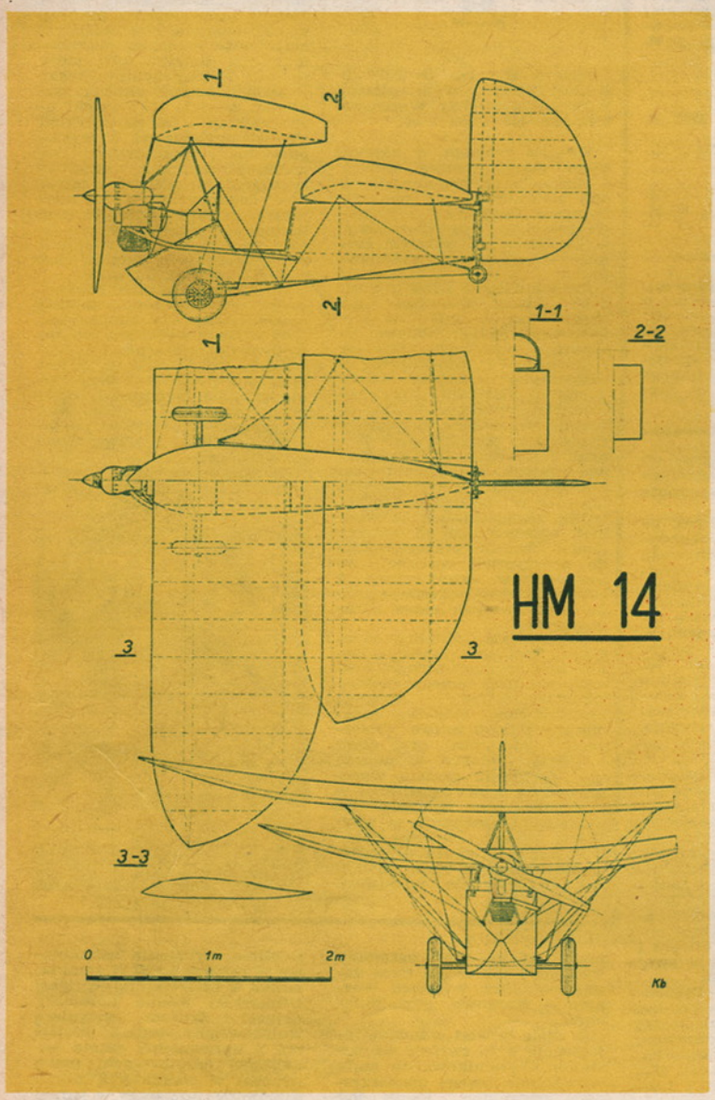
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 9180 T-55

„PCHŁA NIEBA"



NAJSŁYNNIEJSZYM samolotem amatorskim wszystkich czasów była niewątpliwie konstrukcja Francuza Henri Migneta, oznaczona HM-14 i znana pod nazwą „Pchła nieba". Samolot ten powstał w 1932 r. i do wybuchu II wojny światowej zbudowano go w liczbie kilku tysięcy maszyn. Był rozpowszechniony w całym niemal świecie.

Z czasem okazało się, że przyjęty przez Migneta układ aerodynamiczny nie jest wcale tak doskonały i bezpieczny, jak sądził konstruktor, np. samolot nie powracał z lotu odwróconego.

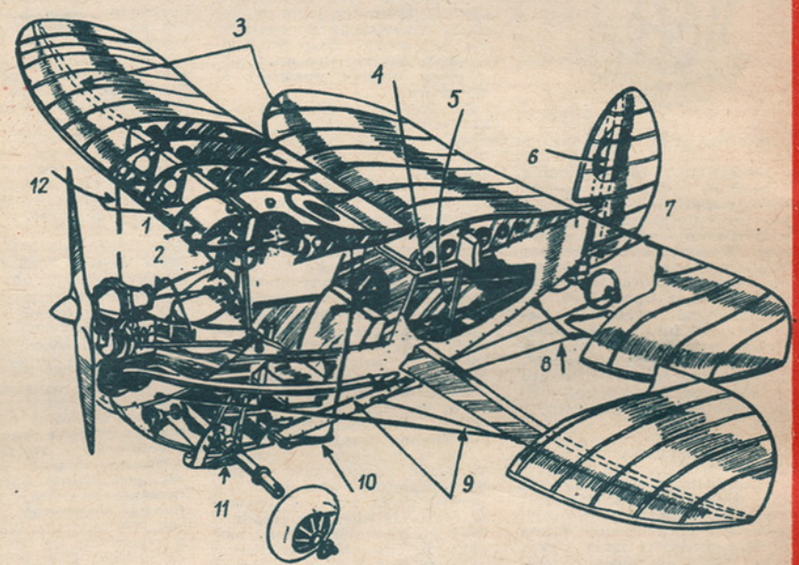
Po II wojnie światowej H. Mignet powrócił do swej koncepcji samolotu popularnego. Budował liczne prototypy, wciąż w tym samym układzie. Największą popularność zyskał typ HM-380, chociaż znacznie ustępował liczebnością przedwojennej „Pchle nieba". Henri Mignet zmarł w 1965 r.

Przekrój perspektywiczny i rysunek obok przedstawiają samolot HM-14. Był to samolot 1-miejscowy konstrukcji drewnianej. Płat jednodźwigarowy z tylnym dźwigarkiem pomocniczym. Profil samostateczny opracowany przez Migneta, z ostrą krawędzią natarcia. Pokrycie płótnem. Kadłub pokryty sklejką. Kabina pilota otwarta, z wiatrochronem. Tablica przyrządów zawierała: wysokościomierz, busolę, prędkościomierz, wariometr, obrotomierz, a niekiedy również zegar czasowy. Drążek sterowy obsługiwał ster kierunku (ruchy w lewo — w prawo) oraz zmianę kąta nastawienia przedniego płata (ruchy w przód — w tył). Drążek przy ruchach w przód—w tył był odciążony pasmami gumowymi. Ster kierunku — płaski, pokryty płótnem; bez statecznika pionowego. Podwozie z rurki stalowej przechodzącej przez kadłub i amortyzowanej sznurem gumowym. Koła o wymiarach 450 x 100 mm.

Silnik chłodzony powietrzem o mocy do 30 KM. Śmigło o średnicy 1,6 m, bukowe lub jesionowe. Dwa zbiorniki paliwowe znajdowały się w środkowej części płata, przed i za dźwigarem głównym.

Rozpiętość przedniego płata — 6,0 m, rozpiętość tylnego płata — 4,0 m, długość — 4,15 m, wysokość — 2,05 m. Ciężar własny — ok. 130 kG. Osiągi zależały od użytego silnika.

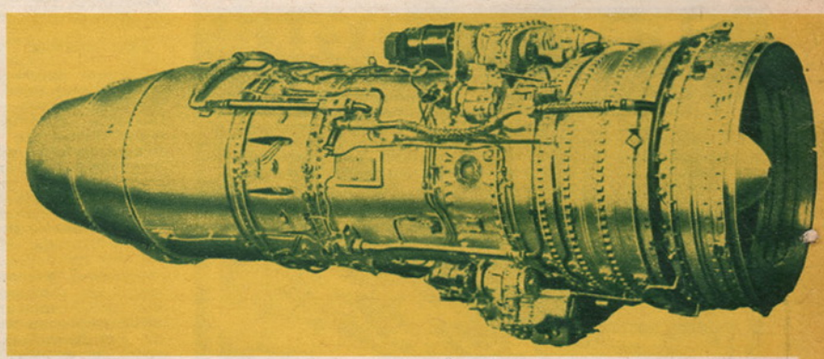
Oznaczenia: 1 — zbiornik paliwa, 2 — łoże silnika, 3 — dźwigar, 4 — podłużnica kadłuba, 5 — rozpórka, 6 — dźwigar steru, 7 — okucie, 8, 9, 12 — cięgło, 10 — dźwignia sterowania, 11 — sznur gumowy.

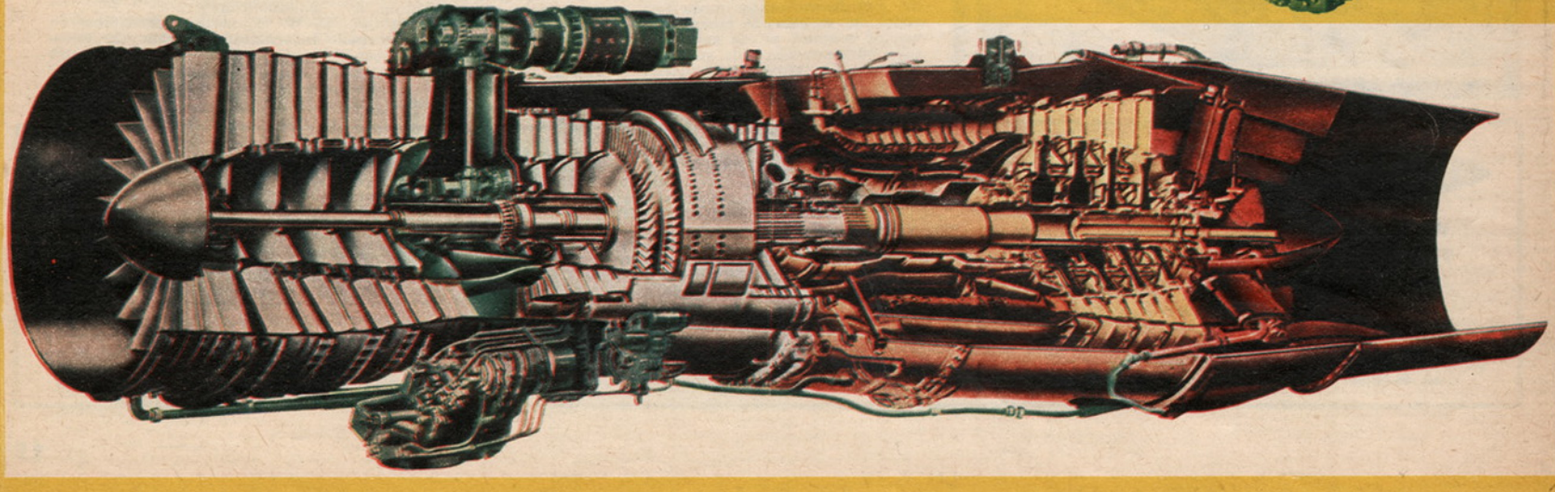


SILNIK ODRZUTOWY D-30

Przekrój perspektywiczny pokazuje nowoczesny radziecki turbinowy silnik dwuprzepływowy D-30, który znalazł zastosowanie m.in. w odrzutowcu pasażerskim Tu-134.

A oto podstawowe dane techniczne silnika D-30. Długość — 3,983 m, ciąg przy starcie — 6 800 kG, ciąg nominalny — 5 000 kG, ciąg trwały na wysokości 11 000 m przy prędkości M=0,82 — 1 600 kG. Silnik wyróżnia się ekonomicznością, prostotą obsługi oraz cichą pracą. Jest sterowany za pośrednictwem jednej dźwigni.





LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

Nr 70 • LISTOPAD • 1967

TRZY MILIONY PASAŻERÓW

PONAD trzy miliony pasażerów skorzystało po wojnie z usług Polskich Linii Lotniczych LOT na liniach krajowych.

Plan na rok bieżący przewiduje przewiezienie w komunikacji wewnętrznej 356 tys. osób, a w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy podróżowało LOT-em po kraju już 353 545 pasażerów. Do końca br. nastąpi więc wysokie przekroczenie planu.

Cyfry te świadczą najlepiej, jak popularną stała się komunikacja lotnicza w naszym kraju. Szczególnym i stałym powodzeniem cieszą się linie z Warszawy do Wrocławia, Krakowa, Gdańska, Szczecina i Katowic. Z zadowoleniem przyjęło społeczeństwo uruchomienie także bocznych, pomijających Warszawę, połączeń. W okresie letniego szczytu przewozowego LOT skierował do ruchu cały posiadany sprzęt latający — samoloty Il-14 i AN-24 oraz w miare możności Il-18, które w lotach dodatkowych łączyły np. Warszawę z Poznaniem i Krakowem. Rok bieżący przyniósł także dalszy rozwój linii krajowych. Rzeszów otrzymał bezpośrednie sezonowe połączenie z Gdańskiem, Kraków z Koszalinem, Poznaniem i Szczecinem (linię te zawieszone zostały na okres zimowy). Po raz pierwszy Kraków i Warszawa otrzymały niedzielne loty do Gdańska i z powrotem. Ponadto Gdańsk stał się portem międzynarodowym, dzięki uruchomieniu linii wiodącej przez to miasto do Kopenhagi. Ostatnio otwarto (próbnie, na okres zimowy) połączenie między Wrocławiem i Szczecinem.

Tak znaczny rozwój krajowych linii lotniczych — warto to podkreślić — nastąpił dopiero w ostatnich latach, w okresie od 1963 roku. Jeszcze w roku 1962 z Warszawy do Krakowa, Gdańska i Wrocławia istniały po dwa połączenia dziennie małymi, 22-osobowymi samolotami tłokowymi typu Li-2. Dziś na linii z Warszawy do Wrocławia mamy po 6 rejsów dziennie w obu kierunkach, do Krakowa po pięć, do Gdańska, Katowic i Poznania po trzy, do Szczecina po dwa.

Szczególne znaczenie dla rozwoju linii krajowych LOT-u miało wprowadzenie do eksploatacji nowych samolotów turbośmigłowych typu An-24, zabierających po 44 osoby. Dzięki temu skrócony został czas podróży, zwiększyła się wygoda oraz częstotliwość rejsów do poszczególnych miast. Wycofane zostały z użytku małe samoloty Li-2, Szczecin otrzymał bezpośrednie połączenie ze stolicą.

Popularność komunikacji lotniczej w naszym kraju zwiększa się z roku na rok. Coraz bardziej bowiem cenimy sobie czas wygodę podróży. Należy się więc spodziewać, że najbliższe lata przyniosą dalszy wzrost zapotrzebowania naszego społeczeństwa na szybkie i dogodne połączenia w komunikacji lotniczej pomiędzy miastami wojewódzkimi w Polsce.

LOTY POKAZOWE SAMOLOTEM TU-134

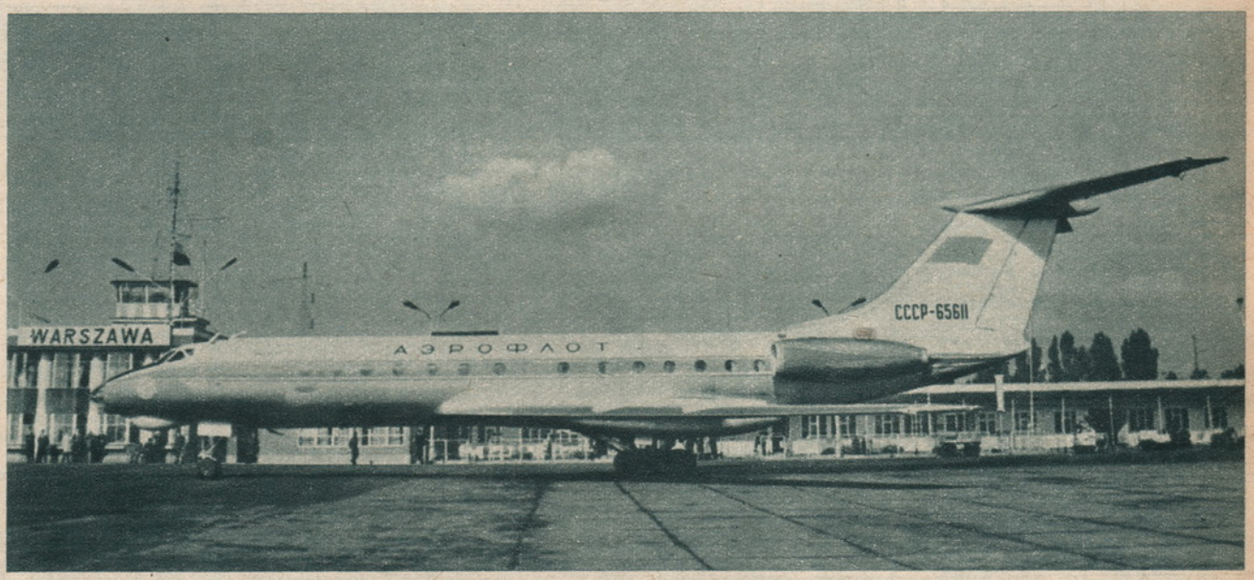
W październiku odbył się w Warszawie pokaz nowego radzieckiego samolotu odrzutowego typu Tu-134. Zorganizowany on został przez centralę eksportową „Aviaexport" przy współudziale PLL LOT.

Radzieccy konstruktorzy zapoznali polskich specjalistów lotniczych oraz przedstawicieli władz komunikacyjnych PRL z danymi technicznymi nowego samolotu. Jego charakterystyczną cechą jest umieszczenie silników odrzutowych w tylnej części kadłuba, dzięki czemu hałas ograniczony został do minimum. Samolot rozwija prędkość od 850 do 920 km/h. Zabiera w wersji turystycznej 72 pasażerów, a w wersji mieszanej 64, w tym szesnastu w pierwszej klasie. Zasięg przy załadunku handlowym 7 ton wynosi 2 400 km, przy załadunku 5 ton — 3 100 km. Pułap — 11 tys. m. Waga przy starcie — 44 tony, przy lądowaniu — 37 ton, udźwig paliwa — 13 ton. Samolot Tu-134 przeznaczony jest do obsługi średnich linii komunikacyjnych. Załoga liczy pięć osób: kapitan, drugi pilot, nawigator oraz dwie stewardessy. Wnętrze kabiny pasażerskiej urządzone jest nowocześnie, a stewardessy dysponują m. in. lodówką dla przechowywania napojów.

Odbyły się także trzy loty pokazowe. Wzięli w nich udział przedstawiciele władz komunikacyjnych z wiceministrem Stanisławem Mroczkiem na czele, dyrekcji PLL LOT, „Motoimportu", naukowcy i technicy lotniczy oraz dziennikarze z prasy, radia i telewizji. Załoga radziecka w składzie: kapitan — N. S. Aleksiejew, II pilot — Aleksander Bachariew i nawigator — Jurij Kuzniecow zaprezentowała walory techniczne samolotu. Zarówno start jak i lądowanie odbyły się bardzo płynnie, przyjemny był również lot na wysokości 9 tys. m. W ciągu zaledwie 23 minut znaleźliśmy się nad Poznaniem. W czasie lotu pasażerami opiekowały się stewardessy — Lidia Możarowska wraz ze swymi LOT-owskimi koleżankami — Anną Nowakowską i Krystyną Szymańską.

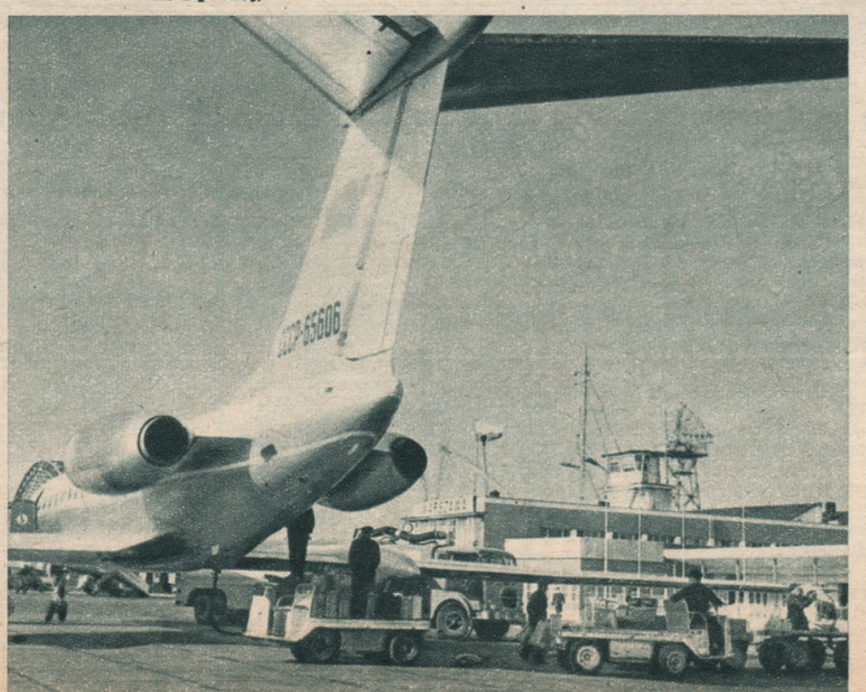
Po zakończeniu rejsu odbył się tradycyjny coctail, w czasie którego wygłosił przemówienie inż. Leonid Kelber, bliski współpracownik słynnego radzieckiego konstruktora Tupolewa. W imieniu LOT-u głos zabrał dyrektor inż. Jan Zwierzyński.

Należy tu przypomnieć, że samolot Tu-134 już w roku przyszłym ma wejść na zagraniczne linie LOT-u. W drugiej połowie 1968 roku otrzymamy początkowo dwie maszyny tego typu.



„Lot był bardzo przyjemny" — mówi naczelny redaktor „Skrzydlatej Polski" red. Jerzy R. Konieczny (z prawej) do przedstawiciela dyrekcji PLL LOT inż. Antoniego Czarnoty

W czasie interesującego odczytu na temat konstrukcji samolotu Tu-134 (zdjęcie po prawej)



Uwagę zwracają dwa silniki odrzutowe umieszczone w tylnej części kadłuba (zdjęcie z prawej)

Towarzyszom z radzieckiego AEROFŁOTU braterskie pozdrowienia z okazji 50 rocznicy Wielkiego Października śle

załoga

Polskich Linii Lotniczych LOT

LOT na międzynarodowych targach

Prezydent Włoch, Giuseppe Saragat, w czasie zwiedzania ekspozycji polskiej na XXXI Targach Lewantyńskich w Bari. Proporczyk LOT-u na pulpicie stoiska informacyjnego PIHZ świadczy o tym, że i tu można dowiedzieć się o możliwościach podróży lotniczej do Polski.

Z ROKU na rok wzrasta udział PLL LOT w międzynarodowych targach, organizowanych w różnych krajach europejskich. Rola naszego przedsiębiorstwa jako wystawcy jest podwójna. Przede wszystkim LOT oferuje swoje usługi przewozowe: towarowe i pasażerskie w komunikacji regularnej oraz w rejsach specjalnych. W targowych stoiskach LOT-u można więc zarezerwować miejsce na przelot nie tylko poszczególnych osób, ale i całych grup. Można także uzgodnić warunki przewozu np. dużych ilości towarów. Drugim, równie ważnym zadaniem targowej ekipy LOT-u, jest udzielanie jak najpełniejszej informacji zarówno na temat warunków podróży lotniczej do Polski, istniejących połączeń i obowiązujących opłat jak i na temat walorów turystycznych naszego kraju.

Do tradycji należy udział LOT-u w wiosennych i jesiennych Targach Lipskich. Na rok bieżący przypadał właśnie mały jubileusz pięciolecia tej akcji. W roku 1963 było to tylko jednoosobowe stanowisko informacyjne, działające w ramach ogólnej ekspozycji pawilonu polskiego. Obecnie PLL LOT posiadają na Targach Lipskich własny pawilon informacyjno-rezerwacyjny w Centrum Informacji Lotniczej, mieszczącym się w śródmieściu Lipska. Jednocześnie, w okresie trwania targów, samoloty LOT-u zapewniają połączenie Lipska z Amsterdamem, Berlinem, Brukselą, Londynem, Paryżem i Warszawą, a także przez Warszawę z innymi portami lotniczymi Europy, z Kairem w Afryce i Bejrutem w Azji. Dodajmy, że przewozy LOT-u związane z obsługą Targów Lipskich wielokrotnie wzrosły w okresie od 1963 roku.

Doświadczenia, zebrane w czasie udziału PLL LOT w Targach Lipskich, a także w Międzynarodowych Targach Poznańskich, skłoniły dyrekcję przedsiębiorstwa do rozszerzenia tego rodzaju działalności również i na inne międzynarodowe imprezy targowe. Dzięki wydatnej pomocy i poparciu ze strony Polskiej Izby Handlu Zagranicznego uruchomione zostały w roku bieżącym stoiska informacyjno-rezerwacyjne PLL LOT na targach w Mediolanie, Trieście, Moskwie, Zagrzebiu, Salonikach i w Wiedniu. Spotkały się one z dużym zainteresowaniem nie tylko wśród zwiedzających, ale przede wszystkim wśród wystawców, reprezentujących najpoważniejsze firmy oraz centrale handlowe i przemysłowe świata.

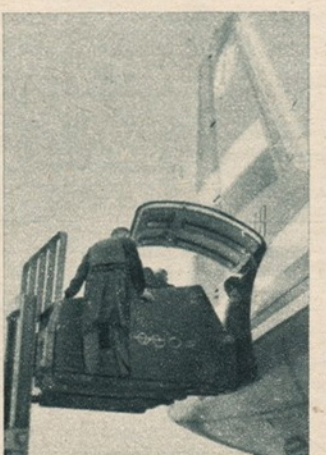
Poważnym udogodnieniem dla targowych gości oraz wystawców była możliwość zarezerwowania sobie miejsca w samolocie PLL LOT na miejscu, bez potrzeby wędrowania do rozsianych po danym mieście biur podróży czy przedstawicielstw lotniczych. Dzięki pracy stoiska następował wzrost przewozów samolotami LOT-u z miasta targów o ok. 40—50 procent. W kilku przypadkach LOT połączył swe wysiłki reklamowo-informacyjne z PBP Orbis, urządzając wspólne stoiska.

W roku przyszłym nastąpi dalszy wzrost udziału PLL LOT w rozmaitych międzynarodowych targach. Dotychczasowa praktyka wykazała bowiem, że tego rodzaju działalność jest bardzo owocna dla działalności przewozowej przedsiębiorstwa oraz dla dalszej popularyzacji podróży turystycznych do naszego kraju.

Wspólne stoisko LOT-u i Orbisu na Międzynarodowych Targach Wiedeńskich odwiedził burmistrz stolicy Austrii pan Bruno Marek.

Z KATOWIC DO GENEWY

Znana w kraju i za granicą Wielka Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia pod dyrekcją Jana Krenza wyjechała ostatnio na występy do Szwajcarii. Do dyspozycji prawie 100-osobowego zespołu PLL LOT oddały samolot turbośmigłowy Il-18, który w locie specjalnym przewiózł śląskich muzyków bezpośrednio z Katowic do Genewy. Dzięki temu został znacznie skrócony czas trwania podróży, co przyjęte zostało przez muzyków z dużym zadowoleniem. W drodze powrotnej WOSPR również korzystała z usług LOT-u.



PÓŁMILIONOWY PASAŻER ROKU

W drugiej połowie września br. powitaliśmy po raz pierwszy w 39-letniej historii Polskich Linii Lotniczych LOT półmilionowego pasażera roku. Przybył on do Warszawy na pokładzie turbośmigłowego samolotu Il-18 w rejsie z Londynu w dniu 29.IX.br.

Nazwisko naszego jubileuszowego pasażera ustalone zostało na podstawie list rezerwacyjnych. Okazała się nim Amerykanka, Verna Smith. Pasażerem 499 tys. 999 była znana aktorka teatrów warszawskich — Marta Lipińska, a pasażerem 500 001 — pułkownik pilot Stanisław Skalski.

Przed odlotem samolotu do Warszawy cała trójka została serdecznie pożegnana na londyńskim lotnisku Heathrow przez reprezentanta PLL LOT, mgra Zbigniewa Dąbkowskiego.

Na przylot Ila-18 z Londynu oczekiwali na warszawskim lotnisku Okęcie przedstawiciele dyrekcji PLL LOT oraz liczni dziennikarze z gazet, tygodników i agencji prasowych oraz z radia i telewizji. Po serdecznym powitaniu, panie Verna Smith i Marta Lipińska oraz płk Stanisław Skalski, zaproszeni zostali na tradycyjną lampkę wina. Otrzymali też kwiaty, upominki, odpowiadali na pytania dziennikarzy.

Przy okazji podajemy kilka liczb, ilustrujących przewozy pasażerskie w komunikacji lotniczej w naszym kraju. W latach 1921—28 kilka małych towarzystw jak np. „Aerotarg", „Aero", „Aerolot" i „Aerolloyd" przewiozło ogółem 33 000 pasażerów. Uruchomione w dniu 1 stycznia 1929 roku przedsiębiorstwo Polskie Linie Lotnicze LOT przejęło sprzęt, personel i eksploatację istniejących linii od poprzednio działających towarzystw komunikacji powietrznej Do sierpnia roku 1939 włącznie z usług LOT-u skorzystało 220 000 pasażerów. Po wojennej przerwie, reaktywowane w dniu 6 marca 1945 roku PLL LOT odbudowały komunikację lotniczą w Polsce, rozwijając linie krajowe i zagraniczne. Do roku 1966 włącznie przewieźliśmy ogółem 3 746 752 osób. Do końca września br. z krajowych i zagranicznych połączeń PLL LOT skorzystało od początku istnienia przedsiębiorstwa 4 481 972 pasażerów, z tego w Polsce Ludowej 4 261 972 osoby.

Po raz pierwszy liczba pasażerów przewiezionych w ciągu jednego roku przekroczyła: 100 tys. w 1951 roku, 200 tys. w 1957 roku. W latach 1958—60 nastąpił spadek w przewozach i po raz drugi osiągnęliśmy liczbę ponad 200 tys. pasażerów w 1961 roku, 300 tys. w 1964 roku, a 400 tys. w roku ubiegłym.

W ruchu zagranicznym 100 tys. pasażerów roku osiągnęliśmy w 1964 roku, a 200 tys. w ub. roku.

W roku przyszłym przywitamy na pokładzie polskiego samolotu komunikacyjnego 5-milionowego pasażera. Będzie to tym większe dla nas wydarzenie, że 1968 rok jest jubileuszowym, czterdziestym z kolei rokiem działalności Polskich Linii Lotniczych LOT.

Po przylocie do Warszawy. W środku p. Verna Smith, z prawej p. Marta Lipińska oraz płk pilot, Stanisław Skalski

Pożegnanie na londyńskim lotnisku Heathrow

O kilka słów dla Polskiego Radia poprosił p. Martę Lipińską red. Stanisław Włodarski.

ZNIŻKI DLA STUDENTÓW

Podobnie jak w latach ubiegłych, tak i tym razem PLL LOT wprowadziły zniżki studenckie na liniach krajowych. Obowiązują one do 31 marca 1968 roku i stosowane są według zasady „w miarę wolnych miejsc". Zniżka wynosi 50 procent ceny biletu i udzielana jest za okazaniem ważnej legitymacji studenckiej na 20 minut przed rozkładowym odlotem samolotu.

1967 – MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI
TURYSTYKA – PASZPORTEM POKOJU

W Warszawie przebywali ostatnio przedstawiciele Irlandzkich Międzynarodowych Linii Lotniczych „AER LINGUS", którzy omówili z dyrekcją PLL LOT zagadnienia dalszej współpracy. Jak wiadomo, samoloty naszego przedsiębiorstwa docierały w okresie letnim w lotach bezpośrednich z Warszawy do portu lotniczego Shannon w Irlandii. Na zdjęciu: Irlandzcy goście przed odlotem do Budapesztu, w towarzystwie przedstawicieli dyrekcji PLL LOT. Od lewej: Donal F. Downing, dr Marek Żylicz, Brendan O'Kelly i inż. Antoni Czarnota.

Ostatnio odbyła się doroczna narada zagranicznych reprezentantów Polskich Linii Lotniczych LOT, poświęcona omówieniu dotychczasowej działalności placówek, bieżącym problemom pracy przewozowej przedsiębiorstwa oraz czekającym zadaniom. W czasie obrad wystąpił także przedstawiciel PBP Orbis, relacjonując zagadnienia dalszego rozwoju turystyki zagranicznej do naszego kraju.

SKRZYDLATA TURYSTYKA

Przed trzema laty zostały wprowadzone na wniosek PLL LOT zniżki dla turystów podróżujących samolotami z Europy zachodniej i północnej do Polski. Z tych ulg taryfowych korzystają biura podróży organizujące wycieczki na zasadach „inclusive tour". Są to imprezy grupowe o zryczałtowanej cenie, obejmującej zarówno koszty przelotu, jak i pobytu wypoczynkowego w naszym kraju.

Dogodna kalkulacja tur powietrznych przyniosła duże ożywienie turystyki przyjazdowej. Jak wynika z wstępnych danych, w obecnym sezonie LOT obsłużył do końca października ponad 2 500 uczestników takich tanich wycieczek do Polski. Jest to dwukrotnie więcej niż przed rokiem i pięciokrotnie więcej aniżeli przed dwoma laty. Najwięcej, bo 1 200 turystów przybyło z Francji.

Programy grup „inclusive tour" są bardzo zróżnicowane. Ich uczestnicy to amatorzy typowych objazdów krajoznawczych, delegaci na międzynarodowe kongresy i spotkania, odbywające się w Polsce, ponadto myśliwi, zwolennicy sportu jeździeckiego, narciarstwa itp., fachowcy zainteresowani wymianą doświadczeń. Z Anglii przyjmujemy licznych turystów polonijnych.

Pasażerów wysiadających z samolotów LOT-u przejmuje z kolei pod swą opiekę „Orbis", zapewniający pełną obsługę recepcyjną i atrakcyjne programy pobytu na polskiej ziemi. W przyszłym roku przewidujemy dalszą aktywizację wycieczek „inclusive tour".

Niedawno LOT wystąpił do Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) z propozycją wprowadzenia specjalnych zniżek dla grup cudzoziemców, podróżujących samolotami na leczenie w naszych uzdrowiskach. Z ulg taryfowych mogliby także korzystać indywidualni kuracjusze. Inne postulaty LOT-u dotyczą zastosowania specjalnie korzystnych taryf zimowych. Wprowadzenie tych udogodnień wymaga akceptacji naszych partnerów zagranicznych, a więc towarzystw lotniczych obsługujących międzynarodowe linie do Warszawy.

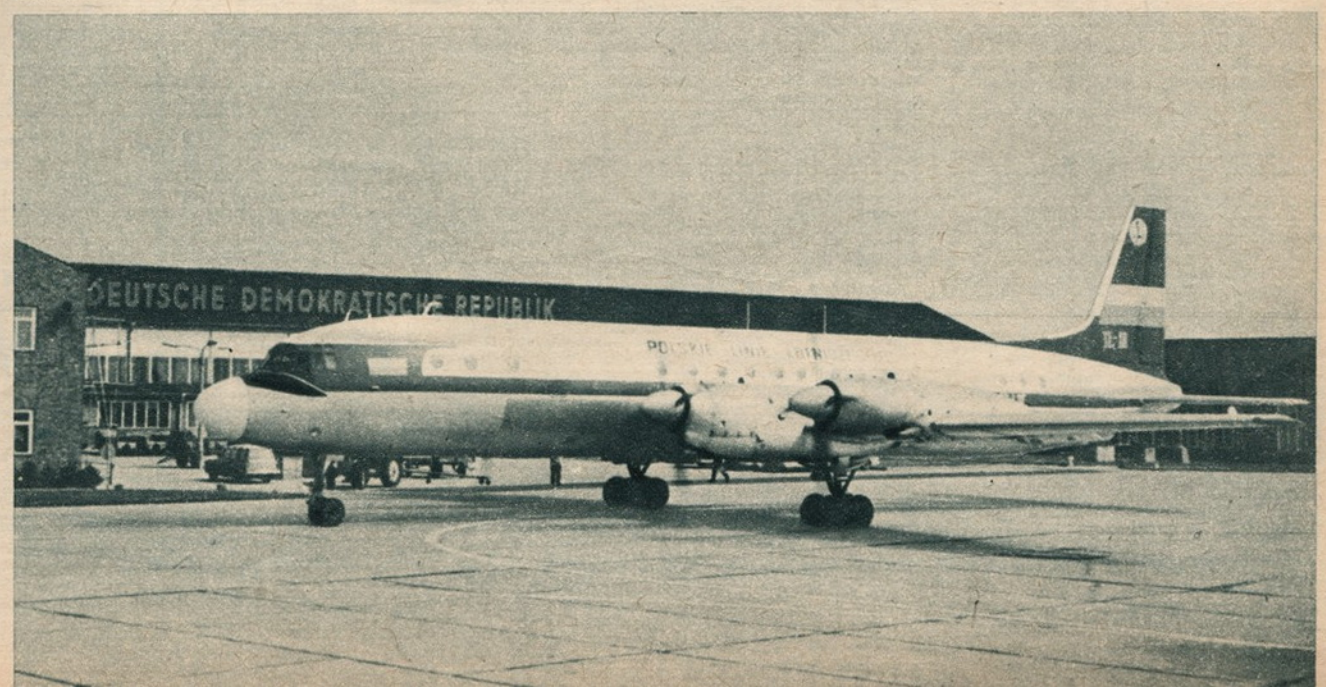
BERLIŃSKIE SPOTKANIE

KAŻDEGO dnia lądują na berlińskim lotnisku Schoenefeld turbośmigłowe samoloty PLL LOT w drodze do Amsterdamu, Brukseli, Londynu i Paryża. (Dodajmy, że te dwa ostatnie miasta posiadają również bezpośrednie połączenia z Warszawą samolotami LOT-u). Podróż ze stolicy Polski do Berlina trwa zaledwie 75 minut.

W sieci międzynarodowych połączeń LOT-u ważnym punktem węzłowym jest właśnie Berlin, który cieszy się coraz większym zainteresowaniem wśród turystów krajów zachodnich. W związku z tym PLL LOT wraz z Biurem Podróży NRD zorganizował ostatnio reklamową wycieczkę do Berlina dla kierowników dziesięciu największych angielskich biur turystycznych. Przybyli oni na lotnisko Schoenefeld rejsowym samolotem LOT-u z Londynu. Wśród angielskich gości byli przedstawiciele takich koncernów podróżniczych jak Thomas Cook, Royal Automobile Club, Wayfarers Travel Agency, Lex Hornsby and Partners, Educational Travel, Berolina Trażel i innych. Po tygodniowym pobycie w NRD Anglicy odlecieli do Londynu LOT-owskim Ilem-18.

MARTA EGGERTH W WARSZAWIE

W stolicy przebywała ostatnio pani Marta Eggerth, wdowa po słynnym śpiewaku operowym, Janie Kiepurze. Po kilkudniowym pobycie w Warszawie p. Eggerth odleciała samolotem PLL LOT. Na lotnisku Okęcie żegnał artystkę wicedyrektor Teatru Wielkiego, p. Eugeniusz Libera.



ZIMOWY ROZKŁAD LOTÓW NA LINIACH KRAJOWYCH

W dniu 1 listopada br. wszedł w życie nowy, zimowy rozkład lotów na liniach krajowych. Przyniósł on szereg zmian w zakresie godzin odlotów i przylotów, a Poznań, Kraków i Katowice otrzymały po jednym dodatkowym połączeniu z Warszawą — w porównaniu z jesiennym rozkładem LOT-u. Jedynie Wrocław otrzymał o jedno połączenie mniej, ale i tak posiadał najwięcej rejsów do i ze stolicy. A oto nowy rozkład lotów, który obowiązuje do 30 marca 1968 roku.

Z Warszawy do Wrocławia — sześć połączeń dziennie, z tego cztery samolotami turbośmigłowymi typu An-24 (44 miejsca) oraz dwa samolotami IŁ-14 (32 miejsca). Odloty z Warszawy: 6.30, 9.00, 12.40, 17.00, 19.20, 20.20. Przyloty do Wrocławia kolejno: 7.35, 10.15, 13.55, 18.05, 20.25, 21.25. Odloty z Wrocławia: 6.10, 8.10, 10.45, 17.10, 18.40, 21.00. Przyloty do Warszawy: 7.10, 9.10, 12.00, 18.25, 19.40, 22.00. Cena biletu 198 złotych.

Warszawa — Gdańsk — po trzy połączenia dziennie samolotami An-24 i IŁ-14. Odloty z Warszawy: 8.40, 12.50, 14.00. Przyloty do Gdańska: 9.50, 14.15, 15.10. Odloty z Gdańska: 7.30, 14.25, 15.20. Przyloty do Warszawy: 8.40, 15.35, 16.45. Cena biletu 187 złotych.

Warszawa — Katowice — po trzy połączenia dziennie (o jedno więcej), samolotami An-24 i IŁ-14. Odloty z Warszawy: 7.50, 16.10, 19.00. Przyloty do Katowic: 8.45, 17.05, 20.05. Odloty z Katowic: 6.50, 9.20, 17.40. Przyloty do Warszawy: 7.55, 10.15, 18.35. Cena biletu 185 złotych.

Warszawa — Kraków — po pięć połączeń dziennie (o jedno więcej), samolotami An-24 i IŁ-14. Odloty z Warszawy 9.20, 10.00, 11.10, 13.00, 14.20. Przyloty do Krakowa: 10.10, 10.50, 12.00, 13.50, 15.20. Odloty z Krakowa: 7.00, 10.45, 12.30, 14.30, 15.30. Przyloty do Warszawy: 8.00, 11.35, 13.20, 15.20, 16.20. Cena biletu 185 złotych.

Warszawa — Poznań — po trzy połączenia dziennie (o jedno więcej), samolotami An-24 i IŁ-14. Odloty z Warszawy: 8.30, 16.00, 19.50. Przyloty do Poznania: 9.50, 17.10, 21.00. Odloty z Poznania: 6.40, 10.40, 18.00. Przyloty do Warszawy: 7.50, 12.00, 19.10. Cena biletu 184 złote.

Warszawa — Szczecin — po dwa połączenia dziennie, samolotami IŁ-14. Odloty z Warszawy: 8.50, 17.20. Przyloty do Szczecina: 10.40, 19.10. Odloty ze Szczecina: 7.30, 16.20. Przyloty do Warszawy: 9.20 i 18.10. Cena biletu 238 złotych.

Warszawa — Rzeszów — po dwa połączenia dziennie, samolotami IŁ-14. Odloty z Warszawy: 9.10 i 14.10. Przyloty do Rzeszowa: 10.20 i 15.20. Odloty z Rzeszowa: 7.10 i 12.10. Przyloty do Warszawy: 8.20 i 13.20. Cena biletu 195 złotych.

Warszawa — Koszalin — po jednym połączeniu dziennie, samolotami IŁ-14. Odloty z Warszawy: 18.50 przylot 20.25. Odlot z Koszalina: 7.00, przylot do Warszawy 8.35. Cena biletu 238 złotych.

Utrzymane zostają także połączenia pomiędzy Wrocławiem i Szczecinem oraz Katowic, Wrocławia i Krakowa z Gdańskiem.

Szczecin — Wrocław — odlot ze Szczecina 11.10, przylot do Wrocławia 12.30. Odlot z Wrocławia 14.30, przylot do Szczecina 15.50. Cena biletu 200 złotych.

Katowice — Gdańsk — Odlot z Gdańska 10.20, przylot do Katowic 11.50. Odlot z Katowic 12.20, przylot do Gdańska 13.50. Cena biletu 253 złote.

Gdańsk — Kraków — Odlot z Krakowa 11.25, przylot do Gdańska 12.50, odlot z Gdańska 13.20, przylot do Krakowa 14.45. Cena biletu 253 złote.

Wrocław — Gdańsk — Odlot z Wrocławia 13.00, przylot do Gdańska 14.45, odlot z Gdańska 14.55, przylot do Wrocławia 16.40. Cena biletu 230 złotych .

Sprzedaż biletów prowadzą wszystkie oddziały PLL LOT oraz Centralne Biuro Sprzedaży i Rezerwacji w Warszawie przy ul. Waryńskiego 9.

Dużą sensację wywołały na warszawskim Okęciu egzotyczne flamingi. Po krótkim oczekiwaniu zostały one załadowane na pokład LOT-owskiego Ila-18 i odleciały do Frankfurtu nad Menem.

Linie krajowe LOTu mają duże powodzenie wśród zagranicznych turystów, którzy dzięki dogodnym połączeniom mogą w krótkim czasie zwiedzić kilka ciekawych miast w Polsce. Na zdjęciu nasi niemieccy goście — Christel i Werner Hache z NRD przed odlotem do Krakowa.

Na wycieczkę turystyczną do Polski przybyli francuscy dokerzy z portu Le Havre, Z zadowoleniem wyrażali się o wygodnej i przyjemnej podróży LOT-owskim Ilem-18.
Na zdjęciu: dokerzy francuscy po wylądowaniu na lotnisku Okęcie.

NOTATNIK LOT-u

Samolotem PLL LOT przybyła z Mediolanu do Warszawy Anna German, która — jak wiadomo — uległa we Włoszech wypadkowi samochodowemu. Troskliwą opiekę nad piosenkarką, podróżującą na noszach, roztoczyła załoga LOT-owskiego Ila-18 oraz służba naziemna lotniska na Okęciu.

★

Drogą lotniczą z Węgier, Czechosłowacji i Włoch przesłano przez Warszawę do Poznania cenne egzemplarze skrzypiec, zgłoszone na Międzynarodowy Konkurs Lutniczy im. Henryka Wieniawskiego. Powierzone LOT-owi przesyłki dotarły w idealnym stanie do rąk jurorów.

★

Staraniem PBP Orbis zorganizowane zostały dziewięciodniowe wycieczki lotnicze do stolicy Zjednoczonej Republiki Arabskiej. W programie: zwiedzenie Kairu, piramid w Gizeh, zabytków w Sakkarah i Doliny Królów w Luxorze. Podróż z Warszawy do Kairu i z powrotem na pokładach polskich samolotów turbośmigłowych typu IŁ-18.

★

Na poznańskim lotnisku wylądował samolot specjalny LOT-u typu Il-18, którym przybyła z Frankfurtu nad Menem lekkoatletyczna reprezentacja NRF na mecz z ekipą polską.

★

W Warszawie wylądował po raz pierwszy nowy radziecki odrzutowiec pasażerski typu Tu-134. Został on wprowadzony na stałe na linię Aeroflotu pomiędzy Moskwą i Warszawą. Lot na tej trasie trwa zaledwie 100 minut.

★

W budapeszteńskim Muzeum Komunikacji zorganizowana została wystawa, ilustrująca osiągnięcia krajów socjalistycznych w dziedzinie transportu. W ekspozycji polskiej znalazły się również plansze, ilustrujące rozwój PLL LOT oraz reklamowe plakaty.

NOWY NUMER LOT MAGAZYNU

UKAZAŁ się ostatnio nowy numer „LOT Magazynu", prospektu reklamowego PLL LOT. Poza tradycyjną kroniką wydarzeń, omówieniem rozwoju skrzydlatej turystyki i tradycji kuchni polskiej, prospekt przynosi informacje na temat linii LOT-u z Warszawy do Mediolanu oraz do Katowic. Znany reporter, Olgierd Budrewicz, opowiada o turystycznych atrakcjach Polski „W tysiąc lat po Ibrahimie", inny artykuł poświęcony jest warszawskim kawiarniom. „LOT Magazyn" przynosi także kolorowy fotoreportaż o naszych „latających dziewczętach" — stewardessach oraz reportaż o pracy Oddziału Głównego Dyspozytora PLL LOT na warszawskim Okęciu, czyli o tzw. „koordynacji".

ROZMOWY NA LOTNISKU

PANA Stanisława Białczaka spotkaliśmy na lotnisku Okęcie w towarzystwie operatora Polskiej Kroniki Filmowej — Janusza Kuźniarskiego. Obaj przylecieli właśnie z Gdańska, pan Białczak z zainteresowaniem oglądał LOT-owskie samoloty, co uwieczniał na taśmie filmowej operator PKF.

— To dla mnie ogromne przeżycie — mówi Stanisław Białczak. — Nie spodziewałem się, że zostanę zaproszony przez Kronikę do Warszawy i to w dodatku samolotem. Lepszego podarunku nie mógłbym otrzymać. Mieszkam stale we Fromborku, zarabiam na życie różnymi drobnymi pracami, ale najwięcej czasu poświęcam swym ptakom. Wycinam je kozikiem z lipowego drzewa, potem maluję stosownie do barwy upierzenia, oprawiam na gałązce i przekazuję do Cepelii. Płacą mi dość dobrze i co miesiąc uzbieram kilkaset złotych. Przeznaczam je na jeden cel, na jedyną moją radość i pasję życia. Oto jadę autobusem do Gdańska i kupuję sobie np. powrotny bilet lotniczy do Warszawy, albo do Wrocławia czy Krakowa. Nie chodzi mi w tym przypadku wyłącznie o turystykę. Oczywiście, zwiedzam co ciekawe, ale przede wszystkim pasjonuje mnie lot.

To zainteresowanie lotnictwem zrodziło się u mnie dość dawno, starałem się nawet o przyjęcie do szkoły lotniczej, ale zdrowia brakło. Pierwszy raz zasmakowałem powietrznej podróży w 1957 roku, to już mija dziesięć lat od tamtej pory. Byłem wtedy w Łodzi i nagle zobaczyłem reklamę LOT-u. Nie namyślałem się wiele, kupiłem bilet i spełniło się moje marzenie: leciałem! To cudowne przeżycie. Dziś mam 60 lat i bez latania po prostu źle się czuję. Tracę ochotę do życia, podupadam na zdrowiu. Wystarczy jednak jeden przelot samolotem, miły uśmiech stewardessy w niebieskim mundurku, wizyta w kabinie pilotów, a odzyskuję humor i dobre samopoczucie. Zapisałem się do Aeroklubu w Elblągu i gdy tylko mogę — jadę na tamtejsze lotnisko.

Niektórzy nazywają mnie dziwakiem. Być może jestem, ale latanie to chyba lepsze spędzanie czasu niż np. picie wódki. I coś w tym jest, że właśnie ptakom zawdzięczam to, iż od czasu do czasu mogę się przelecieć wygodnym i tak szybkim samolotem LOT-u. Same są ciężkie, drewniane, nigdy nie wzbiją się w powietrze, ale dostarczają mi tyle radości.

Do tej pory miałem już 25 lotów, w tym 19 samolotami pasażerskimi. Marzę o tym, żeby kiedyś przelecieć się dużym samolotem typu Il-18, a także helikopterem. Pragnę też pracować na lotnisku, nawet za najniższą pensję, choćby w charakterze gońca czy stróża. Byle tylko być blisko tych cudownych maszyn, które unoszą się w powietrzu.

W tę podróż do Warszawy zabrałem ze sobą kilkanaście moich lipowych ptaków. Zaprosili mnie piloci do kabiny — zostawiłem im kilka na pamiątkę. Zrewanżowałem się także stewardessie za miły uśmiech i serdeczną opiekę nad pasażerami. Niech im moje jemiołuszki, czaple i bociany przypominają wiernego pasażera LOT-u, mój podziw dla ich trudnej, a jakże pięknej pracy w powietrzu.

LOT-owi życzę, żeby jak najszybciej dostał odrzutowce i żeby latał aż za ocean. A gdyby znalazła się jakaś najgorsza nawet praca na lotnisku, to pomyślcie o mnie. Na pewno nie zawiodę...

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT. Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Wkładka do numeru 47 (854) z dnia 19 listopada 1967 r. „Skrzydlatej Polski".